Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale„ n. 182 del 5 agosto 2022 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 5 agosto 2022** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 29/L

LEGGE 5 agosto 2022, n. **108**.

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, coordinato con la legge di conversione 5 agosto 2022, n. 108, recante: «Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili».

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 5 agosto 2022, n. **108**.

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

1. Il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. Il decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.

3. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. è fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 agosto 2022

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli:* CARTABIA

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «n. 152 e della» sono sostituite dalle seguenti: «n. 152, e della»;

al comma 3:

alla lettera *a)* è premessa la seguente: «0a) al comma 420 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427"»;

alla lettera *a)*, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

alla lettera *b)*, capoverso 427-*bis*:

al primo periodo, dopo le parole: «29 luglio 2021, n. 108» sono aggiunte le seguenti: «, e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo 48, il ricorso alla procedura negoziata è ammesso, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui al comma 423»;

al secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti: «programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo» e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: «commi 422, 423, 426 e 427» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e, al secondo periodo, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 5, le parole: «ad ANAS S.p.a.» sono sostituite dalle seguenti: «all'ANAS S.p.a.».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: «sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «è destinata».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'alinea, primo periodo, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera *a)*, dopo le parole: «elenco di interventi» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 4:

all'alinea, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera *b)*, le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 5:

alla lettera *a)*, numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera *e)*»;

alla lettera *b)*, numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera *e)*»;

dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

«5-*bis*. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:

"Art. 7-*bis (Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)*. — 1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione"».

Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

«Art. 3-*bis (Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)*. — 1. Al fine di favorire la transizione ecologica nel settore della nautica da diporto, è istituito nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituiscono limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti "*de minimis*".

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del medesimo comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 2, comma 4-*ter*, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i princìpi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i princìpi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano".

1-*ter*. Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna – Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei princìpi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità

idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interramento dei canali e impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale;

c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

1-*quater*. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna – Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il Piano di cui al comma 1-*ter* è approvato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia»;

al comma 2, le parole: «euro 675 mila» sono sostituite dalle seguenti: «euro 675.000»;

al comma 3, lettera *b)*, le parole: «risorse di cui al fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 4:

alla lettera *b)*, numero 4), le parole: «dopo le parole» sono sostituite dalle seguenti: «dopo la parola:»;

alla lettera *b)*, numero 5), capoverso *l)*, dopo le parole: «e della ristorazione» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-*bis*. Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18, deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

«Art. 4-*bis (Disposizioni concernenti le Autorità di sistema portuale)*. — 1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono inseriti i seguenti:

"9-*bis*. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES) previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera *c)*, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-*ter*. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.

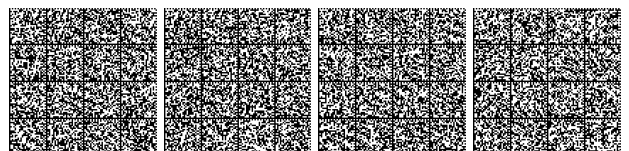
9-*quater*. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato».

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-*bis*, primo periodo, le parole: «e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» sono sostituite dalle seguenti: «, al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,», le parole: «Mare Ligure occidentale» sono sostituite dalle seguenti: «Mar Ligure occidentale» e dopo le parole: «per un periodo massimo di ventiquattro mesi» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al capoverso 7-*quater*, le parole: «i cui oneri sono posti a carico» sono sostituite dalle seguenti: «con oneri a carico» e le parole: «70 mila euro» e «200 mila euro» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «70.000 euro» e «200.000 euro»;

al capoverso 7-*quinquies*, lettera *a)*, le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera *b)*, dopo le parole: «articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «codice dei contratti pubblici, di cui al»;

alla lettera *c)*, le parole: «di cui all'articolo 2 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto»;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

«3-*bis*. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del medesimo Piano, Rivoluzione verde e transizione ecologica, all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-*bis*) è inserita la seguente:

"c-*bis*.1) i siti e gli impianti nella disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)".

3-*ter*. All'articolo 11-*quinquiesdecies*, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 marzo 2023"».

Dopo l'articolo 6 è inserito il seguente:

«Art. 6-*bis (Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane).* — 1. L'articolo 2-*ter* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

"Art. 2-*ter (Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane).* — 1. Allo scopo di realizzare le sinergie previste dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato, nonché per rilanciare gli investimenti nel settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, appositi accordi e convenzioni con le altre società del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del gruppo;

b) l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi quadro, stipulati dalle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione"».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinea, le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della strada, di cui al decreto legislativo»;

alla lettera *a)* è premessa la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi"»;

alla lettera *a)*:

al numero 2), dopo le parole: «ricarica dei veicoli» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al numero 3), le parole: «dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti» sono sostituite dalle seguenti: «e successive modificazioni,» e le parole: «, delle norme» sono sostituite dalle seguenti: «e delle norme»;

alla lettera *b)*, capoverso categoria «L3e», è aggiunta, in fine, la seguente parola: «L1e»;

alla lettera *c)*, numero 3), capoverso 2-*ter*, dopo le parole: «Alla sanzione» sono inserite le seguenti: «amministrativa del pagamento di una somma»;

dopo la lettera *c)* è inserita la seguente:

«c-*bis*) all'articolo 61, comma 1, lettera *c)*, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi"»;

alla lettera *d)*, capoverso 3-*bis*, secondo periodo, le parole: «dell'archivio» sono sostituite dalle seguenti: «dell'anagrafe»;

dopo la lettera *d)* sono inserite le seguenti:

«d-*bis*) all'articolo 110:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-*bis* e 3";

2) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

"5-*bis*. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-*bis* e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

d-*ter*) all'articolo 114:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono inserite le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

"6-*bis*. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"»;

la lettera *e)* è sostituita dalla seguente:

«*e)* all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera *f)* è sostituita dalla seguente: "f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 kg, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice europeo, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore a 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni";

2) al comma 4, le parole: "C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio" sono sostituite dalle seguenti: "BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE";

3) al comma 11, le parole: "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,"»;

alla lettera *g)*, numero 1), la parola: «morali» è sostituita dalla seguente: «soggettivi»;

dopo la lettera *g)* è inserita la seguente:

«g-*bis*) all'articolo 123:

1) al comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera *c)*, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida";

2) il comma 7-*bis* è sostituito dal seguente:

"7-*bis*. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-*bis*, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare ai sensi del comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7"»;

alla lettera *h)*, numero 2), capoverso 8-*ter*, l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile»;

dopo la lettera *h)* è inserita la seguente:

«h-*bis*) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis* si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato";

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta

massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t;

b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t;

c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t;

d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t";

3) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

"2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2";

4) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva";

5) al comma 3-*bis*, le parole: "15 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "10 per cento";

6) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*; in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore";

7) al comma 10, le parole: "10 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "5 per cento";

8) al comma 10-*bis*, le parole: "valore minimo fra il 20 per cento e il 10 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "5 per cento";

9) il comma 11 è sostituito dal seguente:

"11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione";

10) al comma 12, dopo le parole: "strumenti di pesa" sono inserite le seguenti: "di tipo statico";

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente:

"12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido"»;

dopo la lettera *i)* sono aggiunte le seguenti: «i-*bis*) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:

"Art. 198-*bis* *(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni).* — 1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3 e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dei casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto per la disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora, nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, entro il suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro centoventi giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata. L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accerta-

mento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o al comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende chi ha accertato la violazione";

i-*ter*) all'articolo 203, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

"3-*bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni"»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,»;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno»;

il comma 4 è soppresso;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

«4-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sia stato già adottato il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-*terdecies*, di nomina del commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

4-*ter*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma 4-*ter*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-*quinquies*. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, entro il termine assegnato ai sensi del comma 4-*ter*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo.

4-*sexies*. Al fine di completare l'asse viario di collegamento tra la Via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in provincia di Lucca, è assegnato a detto comune, nel-l'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva e al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

4-*septies*. Agli oneri derivanti dal comma 4-*sexies*, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

4-*octies*. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la regione Toscana e la regione Emilia-Romagna e di assicurare un'alternativa alla E45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, la risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3-*bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle regioni Emilia-Romagna e Toscana, è assegnato ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai codici unici di progetto (CUP), da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione e all'assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione

dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130».

Dopo l'articolo 7 sono inseriti i seguenti:

«Art. 7-*bis (Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali).* — 1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto ai sensi del quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro dodici mesi dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente, finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1 l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato dall'ANAS S.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate all'ANAS S.p.a. nei termini e secondo le modalità definiti con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata all'ANAS S.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 266 del 26 ottobre 2020, e n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, sono disposte la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nel supplemento ordinario n. 195 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 198 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 7-*ter (Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25).* — 1. La convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra l'ANAS S.p.a. e la Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi S.p.a., sulla base delle motivazioni di cui al decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale alla società in house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, l'ANAS S.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, al

fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo altresì allo svolgimento delle seguenti attività:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, l'ANAS S.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri e a valere sulle risorse di cui al comma 10, del personale della società Strada dei Parchi S.p.a., nonché delle società Parchi Global Services S.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022 di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. L'ANAS S.p.a. è altresì autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che è inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS S.p.a., in un livello corrispondente a quello riconosciuto dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del secondo periodo è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, entro la data dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei princìpi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del citato codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del medesimo codice, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, dello stesso codice;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera *a)* del comma 2 del presente articolo e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-*bis*, comma 2, del presente decreto. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore dell'ANAS S.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi S.p.a., la società Parchi Global Services S.p.a., la società Infra-engineering S.r.l. e la società Toto Holding S.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione dell'ANAS S.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato dall'ANAS S.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.a. La documentazione e i beni messi a disposizione dell'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nello stesso comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte dell'ANAS S.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati dalla Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere *a)* e *b)* del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, sono rese nei confronti dell'ANAS S.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, l'ANAS S.p.a. subentra nei contratti di cui al primo periodo che sono dalla stessa ritenuti indispensabili.

7. In relazione alle procedure di affidamento indette dall'ANAS S.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022 nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

8. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante dell'ANAS S.p.a., un rappresentante della regione Abruzzo, un rappresentante della regione Lazio e una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del Tavolo non spettano compensi, indennità, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati. Dall'istituzione e dal funzionamento del Tavolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del Tavolo di cui al comma 8 sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

10. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera *a)* del comma 2, dalle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 3, nonché dai commi 4 e 6 si provvede a valere sui proventi dei pedaggi riscossi dall'ANAS S.p.a. ai sensi della lettera *d)* del citato comma 3. Per l'anno 2022 è riconosciuta in favore dell'ANAS S.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che è restituita dalla medesima società, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla società in house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata del bilancio dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2 del presente articolo. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-*bis*, comma 3.

11. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi S.p.a. agli obblighi previsti dalla convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto ai sensi dell'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è determinato secondo le modalità previste dal-l'articolo 7-*bis*, comma 1, del presente decreto. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-*bis*, comma 3.

12. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 11, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-*bis*, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera *c)*, della convenzione unica di cui al comma 1, dovute e non ancora versate dalla Strada dei Parchi S.p.a. all'ANAS S.p.a. alla data dell'8 luglio 2022. Il versamento all'ANAS S.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-*bis*, comma 2.

13. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 10, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

Art. 7-*quater (Disposizioni finanziarie).* — 1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-*bis* e 7-*ter*, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 e a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

c) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

Art. 7-*quinquies (Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica).* — 1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6.000 chilometri.

2. Gli accordi tra il costruttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica, con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione del-l'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche dello stesso, fornisce al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui sia in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere al distributore autorizzato un equo indennizzo, parametrato congiuntamente al valore:

a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;

b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è differito al 30 settembre 2022.

Art. 7-*sexies (Modifica all'articolo 200 del decreto-legge n. 34 del 2020).* — 1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse».

All'articolo 8:

al comma 1, le parole: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

al comma 2:

all'alinea, la parola: «, provvede,» è sostituita dalla seguente: «provvede»;

alla lettera *a)*, dopo le parole: «articolo 84, comma 1, del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 3, dopo le parole: «può stipulare» sono inserite le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica,»;

al comma 4, le parole: «e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «e della mobilità sostenibili»;

al comma 7, alinea, le parole: «di cui all'articolo 16-*bis*» sono sostituite dalle seguenti: «, di cui all'articolo 16-*bis*»;

al comma 8, le parole: «e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi» sono sostituite dalle seguenti: «relativa all'anno 2022, da calcolare»;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: «sono eserciti» il segno di interpunzione: «,» è soppresso e la parola: «mensile» è sostituita dalla seguente: «trimestrale»;

il secondo periodo è sostituito dai seguenti: «In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi»;

al quarto periodo, le parole: «, e sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «e sono destinate»;

al comma 11, al primo periodo, le parole: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché» sono sostituite dalle seguenti: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e» e, al secondo periodo, le parole: «prorogabile, una sola volta,» sono sostituite dalle seguenti: «prorogabile una sola volta»;

dopo il comma 11 è inserito il seguente:

«11-*bis*. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti»;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

«12-*bis*. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

"6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile e il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano 'Rigenerazione Scuola' di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-*bis*. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il mobility manager scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-*ter*. Il mobility manager scolastico ha il compito di:

a) diffondere la cultura della mobilità sostenibile;

b) promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;

c) supportare il mobility manager d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;

d) segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.

6-*quater*. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del mobility manager scolastico.

6-*quinquies*. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6-*bis* a 6-*quater* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".

12-*ter*. All'articolo 229, comma 4, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165," sono inserite le seguenti: "ad eccezione delle istituzioni scolastiche,".

12-*quater*. Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante nell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-*quinquies*. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-*quater*, nei limiti di quanto stretta-

mente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-*quater*. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o della convenzione in essere.

12-*sexies*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-*quater*, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

12-*septies*. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili».

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alinea, dopo le parole: «all'articolo 1» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera *a)*, le parole: «per il 2025», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2025» e le parole: «per l'anno 2026 e 300 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2026, 300 milioni»;

alla lettera *b)*, le parole: «ciascuno degli anni dal 2026 al 2027», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2026 e 2027» e le parole: «dal 2032 al 2034,», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «dal 2032 al 2034 e»;

alla lettera *c)*, le parole: «di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni»;

al comma 6, le parole: «risorse rinvenienti dall'abrogazione» sono sostituite dalle seguenti: «risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione»;

dopo il comma 6 è inserito il seguente:

«6-*bis*. All'articolo 33 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

"4-*bis*. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedimentali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131"»;

il comma 7 è sostituito dai seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera *d)* è sostituita dalla seguente:

"d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto dal periodo precedente, nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguire ai sensi delle lettere *a)* e *b)* del presente comma e del comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del demanio o i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al periodo precedente, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di piani di investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai piani di intervento dell'Agenzia del demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già

oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere *a)*, *b)* e *c)* e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria dei lavori di importo in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettere *a)* e *b)*, è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili".

7-*bis*. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter*, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis*, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-*ter*. All'articolo 16-*sexies* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-*bis*. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le Autorità indipendenti, la Commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore a tre dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti"»;

al comma 8, alinea, dopo le parole: «All'articolo 121 del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

dopo il comma 8 sono inseriti i seguenti:

«8-*bis*. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.

8-*ter*. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (PCTO) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale e delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'istruzione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022/2023, con proprio provvedimento che deve tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW 1995, e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (Personal Safety and Social Responsibilities -PSSR) con oneri a carico degli stessi»;

al comma 9, alinea, le parole: «procedure per digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «procedure per la digitalizzazione» e le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo»;

dopo il comma 9 è inserito il seguente:

«9-*bis*. All'articolo 59, comma 1, lettera *aa)*, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti: "dei princìpi"»;

il comma 10 è sostituito dal seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8), le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 9), le parole: "Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo";

c) al punto 10), le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

d) al punto 12), le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto"»;

dopo il comma 10 sono aggiunti i seguenti:

«10-*bis*. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"3-*bis*. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, postuniversitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella pubblica amministrazione, la Scuola può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-*ter*. La Scuola, previo accreditamento ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *a)*, del predetto regolamento relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'ateneo di appartenenza secondo le modalità di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, in quanto compatibili, può altresì emana-

re bandi per corsi di dottorato in Scienze della pubblica amministrazione, in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente";

b) all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo, dopo le parole: "possono essere" è inserita la seguente: "prioritariamente".

10-*ter*. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera *q)*, della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate, possono essere riutilizzate dai medesimi comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

10-*quater*. All'articolo 5, comma 2-*ter*, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le medesime finalità".

10-*quinquies*. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da: "come previsto" fino a: "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse e le parole: "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia"»;

alla rubrica sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e della Scuola nazionale dell'amministrazione».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera *a)*, le parole: «quarto periodo» sono sostituite dalle seguenti: «al quarto periodo» e le parole: «del 13 dicembre 2011.» sono sostituite dalle seguenti: «, del 13 dicembre 2011»;

alla lettera *b)*, dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera *c)*, le parole: «sono inserite» sono sostituite dalle seguenti: «sono aggiunte», dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «.» è soppresso;

al comma 2, le parole: «dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti» sono sostituite dalle seguenti: «dei materiali da costruzione, dei carburanti» e le parole: «e, al fine» sono sostituite dalle seguenti: «e al fine»;

dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-*bis*. All'articolo 1, comma 136, primo periodo, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi"»;

al comma 4, le parole: «di cui articolo 22 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto» e dopo le parole: «dell'articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «citato codice di cui al»;

al comma 5, le parole: «e di euro 3.500.000» sono sostituite dalle seguenti: «ed euro 3.500.000» e le parole: «mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo»;

dopo il comma 5 sono aggiunti i seguenti:

«5-*bis*. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socioeconomico delle città, nonché il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza e la rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City), per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un programma sperimentale denominato "Dateci spazio" destinato ai comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti. Le relative proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico-didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione ed eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500.000 euro, esclusivamente interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o europea.

5-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti:

a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;

b) i criteri per la valutazione delle proposte;

c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-*quater*. La valutazione delle proposte di cui al comma 5-*ter* è svolta dall'Alta Commissione di cui

all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, che, a tal fine, può avvalersi del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta Commissione opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-*quinquies*. L'Alta Commissione di cui al comma 5-*quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone un apposito elenco, contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento, che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono altresì definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-*sexies*. Agli oneri derivanti dai commi da 5-*bis* a 5-*quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5-*septies*. In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai princìpi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12-*septies* del medesimo articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova-Campasso" di cui al medesimo comma 12-*septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova", finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario e a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-*octies*. Per le finalità di cui al comma 5-*septies* è autorizzata in favore della Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029.

5-*novies*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-*octies*, del citato decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di un'apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova di cui al comma 5-*septies*, ferma restando l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto Progetto di riqualificazione.

5-*decies*. Agli oneri derivanti dai commi da 5-*septies* a 5-*novies*, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130»;

alla rubrica, le parole: «di particolare complessità o» sono soppresse.

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC» sono sostituite dalle seguenti: «della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC» e le parole: «1,5 milioni di euro annui» sono sostituite dalle seguenti: «8 milioni di euro annui»;

al secondo periodo, le parole: «1,5 milioni di euro annui» sono sostituite dalle seguenti: «8 milioni di euro annui» e dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2022» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

«1-*bis*. Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR e al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e di erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

1-*ter*. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis*, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del

suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'indizione di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1-*bis* e 1-*ter*, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

1-*quinquies*. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, secondo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".

1-*sexies*. Anche al fine di garantire il supporto alle amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento e sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno, e in particolare delle prefetture-uffici territoriali del Governo, e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, e in particolare delle ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-*septies*. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano un apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-*sexies*, anche attraverso la costituzione di presìdi territoriali unitari tra le prefetture-uffici territoriali del Governo e le ragionerie territoriali dello Stato.

1-*octies*. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-*sexies* dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario, è autorizzata la spesa di euro 1.000.000 a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'interno ed euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

1-*novies*. Agli oneri di cui ai commi 1-*sexies* e 1-*octies*, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, quanto a 1.449.364 euro per l'anno 2022 e a 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, quanto a 1.175.111 euro per l'anno 2022 e a 14.601.332 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-*decies*. All'articolo 6 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole: "I comandi o distacchi" sono inserite le seguenti: "del personale non dirigenziale";

b) al comma 3, primo periodo, le parole: "per il personale non dirigenziale" sono soppresse».

Dopo l'articolo 12 sono inseriti i seguenti:

«Art. 12-*bis* *(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)*. — 1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti, anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio, che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento dell'istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera *l)*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77,

convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, comma 2, e 120, comma 9, del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: "di cui al comma 1" sono inserite le seguenti: "e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e le relative attività di espropriazione, occupazione e asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR";

b) dopo le parole: "al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104." sono aggiunte le seguenti: "In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR".

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data dell'8 luglio 2022, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine di cui al comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

Art. 12-*ter (Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1*-bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56).* — 1. All'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: "Ministero della difesa," sono inserite le seguenti: "del Ministero dell'interno,".

Art. 12-*quater (Misure urgenti per le infrastrutture culturali).* — 1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge.

Art. 12-*quinquies (Clausola di salvaguardia).* — 1. Le disposizioni del presente decreto si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione».

All'allegato 1, dopo le parole: «(Articolo 9, comma 2)» sono inserite le seguenti: «Importi in milioni di euro».

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 2646):

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri Mario Draghi, dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini e dal Ministro dell'economia e delle finanze Daniele Franco (Governo Draghi-I) il 16 giugno 2022.

Assegnato alla 8ª Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, il 17 giugno 2022, con i pareri delle commissioni 1ª (Affari costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea) e per le Questioni regionali

Esaminato dalla 8ª Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, il 21 e il 29 giugno 2022; il 5, il 7, il 12, il 20, il 26 e il 27 luglio 2022.

Esaminato in Aula e approvato il 28 luglio 2022.

Camera dei deputati (atto n. 3702):

Assegnato alle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 29 luglio 2022, con i pareri del Comitato per la legislazione e delle Commissioni I (Affari Costituzionali, della Presidenza del Consiglio e Interni), II (Giustizia), IV (Difesa), V (Bilancio, tesoro e programmazione), VI Finanze, VII (Cultura, scienza e istruzione), X (Attività produttive, commercio e turismo), XI (Lavoro pubblico e privato), XII Affari sociali, XIV (Politiche dell'Unione europea) e per le Questioni regionali.

Esaminato dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 29 luglio 2022.

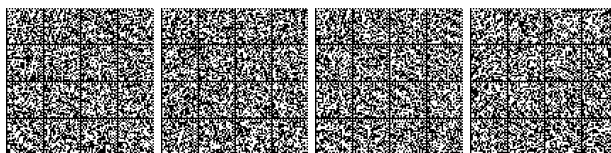
Esaminato in Aula il 1° agosto 2022 e approvato definitivamente il 3 agosto 2022.

Avvertenza:

Il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 139 del 16 giugno 2022.

A norma dell'art. 15, comma 5, della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri), le modifiche apportate dalla presente legge di conversione hanno efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Il testo del decreto-legge coordinato con la legge di conversione è pubblicato in questo stesso S.O.

22G00120

TESTI COORDINATI E AGGIORNATI

Testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 (in *Gazzetta Ufficiale* – Serie generale – n. 139 del 16 giugno 2022)**, coordinato con la legge di conversione 5 agosto 2022, n. 108** (in questo stesso Supplemento ordinario)**, recante: «Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.».**

AVVERTENZA:

— Il testo coordinato qui pubblicato è stato redatto dal Ministero della giustizia ai sensi dell'art. 11, comma 1, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, nonché dell'art. 10, comma 3, del medesimo testo unico, al solo fine di facilitare la lettura sia delle disposizioni del decreto-legge, integrate con le modifiche apportate dalla legge di conversione, che di quelle richiamate nel decreto, trascritte nelle note. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui riportati.

— Le modifiche apportate dalla legge di conversione sono stampate con caratteri corsivi.

— A norma dell'art. 15, comma 5, della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri), le modifiche apportate dalla legge di conversione hanno efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Art. 1.

Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'art. 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, *n. 152, e della* riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

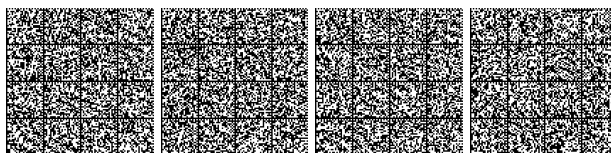
2. Per le finalità di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici è ridotto a quarantacinque giorni.

3. All'art. 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

0a) al comma 420 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427»;

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6*,* del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.»;

b) dopo il comma 427, è inserito il seguente:

«427-*bis*. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108*, e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo 48, il ricorso alla procedura negoziata è ammesso, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui al comma 423*. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del *programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo*, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, *del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile* 2016, n. 50.».

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Per le finalità di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

5. In relazione alle attività affidate *all'ANAS S.p.a.* ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 420, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024), come modificato dalla presente legge

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

420. In relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento, nonché per la realizzazione degli interventi di cui alla Misura M1C3-Investimento 4.3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ferma restando la dotazione pari a 500 milioni in favore del predetto investimento, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un apposito capitolo con una dotazione di 285 milioni di euro per l'anno 2022, di 290 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, di 330 milioni di euro per l'anno 2025 e di 140 milioni di euro per l'anno 2026. Nel predetto stato di previsione è altresì istituito, per le medesime celebrazioni, un apposito capitolo per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 70 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026. *Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024):

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

422. Il Commissario straordinario di cui al comma 421 predispone, sulla base degli indirizzi e del piano di cui all'articolo 1, comma 645, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente a tale scopo destinate, la proposta di programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, da approvare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze. La proposta di programma include gli interventi relativi alla Misura di cui al comma 420, individuati in accordo con il Ministro del turismo, il quale può delegare il Commissario straordinario alla stipula di specifici accordi con i soggetti attuatori.

(*Omissis*).».

— La parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), reca: «PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS), PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE (VIA) E PER L'AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (IPPC).».

— Si riporta l'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55:

«Art. 4 *(Commissari straordinari, interventi sostitutivi e responsabilità erariali)*. — (*Omissis*).

2. Per le finalità di cui al comma 1, ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione dei lavori, i Commissari straordinari, individuabili anche nell'ambito delle società a controllo pubblico, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche. L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non

si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati. L'autorità competente può altresì chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio; in tal caso il termine di cui al precedente periodo è sospeso fino al ricevimento della documentazione richiesta e, a partire dall'acquisizione della medesima documentazione, per un periodo massimo di trenta giorni, decorso il quale i chiarimenti o gli elementi integrativi si intendono comunque acquisiti con esito positivo. Ove sorga l'esigenza di procedere ad accertamenti di natura tecnica, l'autorità competente ne dà preventiva comunicazione al Commissario straordinario e il termine di sessanta giorni di cui al presente comma è sospeso, fino all'acquisizione delle risultanze degli accertamenti e, comunque, per un periodo massimo di trenta giorni, decorsi i quali si procede comunque all' *iter* autorizzativo. I termini di cui ai periodi precedenti si applicano altresì per le procedure autorizzative per l'impiantistica connessa alla gestione aerobica della frazione organica dei rifiuti solidi urbani (FORSU) e dei rifiuti organici in generale della regione Lazio e di Roma Capitale, fermi restando i principi di cui alla parte prima del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e nel rispetto delle disposizioni contenute nella parte seconda del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale):

«Art. 8 *(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS)*. — (*Omissis*).

2-*bis*. Per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, individuati nell'allegato I-*bis* al presente decreto, è istituita la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica, e formata da un numero massimo di quaranta unità, inclusi il presidente e il segretario, in possesso di diploma di laurea o laurea magistrale, con almeno cinque anni di esperienza professionale e con competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica dei predetti progetti, individuate tra il personale di ruolo delle amministrazioni statali e regionali, delle istituzioni universitarie, del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132, dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) e dell'Istituto superiore di sanità (ISS), secondo le modalità di cui al comma 2, secondo periodo, ad esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico ed ausiliario delle istituzioni scolastiche. Il personale delle pubbliche amministrazioni è collocato d'ufficio in posizione di fuori ruolo, comando, distacco, aspettativa o altra analoga posizione, secondo i rispettivi ordinamenti, alla data di adozione del decreto di nomina di cui all'ottavo periodo del presente comma. Nel caso in cui al presidente della Commissione di cui al comma 1 sia attribuita anche la presidenza della Commissione di cui al comma 2-*bis*, si applica l'articolo 9, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale. I componenti nominati nella Commissione Tecnica PNRR-PNIEC svolgono tale attività a tempo pieno ad eccezione dei componenti nominati ai sensi del quinto periodo, salvo che il tempo pieno non sia previsto nei singoli decreti di cui al medesimo quinto periodo. Con decreto del Ministro della transizione ecologica, su proposta del presidente della Commissione di cui al comma 1, i componenti della predetta Commissione, fino a un massimo di sei, possono essere nominati anche componenti della Commissione di cui al presente comma. Nelle more del perfezionamento del decreto di nomina, il commissario in esso individuato è autorizzato a partecipare, con diritto di voto, alle riunioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC. Nella nomina dei membri è garantito il rispetto dell'equilibrio di genere. I componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC sono nominati con decreto del Ministro della transizione ecologica entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, anche attingendo dall'elenco utilizzato per la nomina dei componenti della Commissione tecnica di verifica di cui comma 1 del presente articolo in possesso dei medesimi requisiti di cui al presente comma. I componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC restano in carica cinque anni e sono rinnovabili per una sola volta. Alle riunioni della commissione partecipa, senza diritto di voto, anche un rappresentante del Ministero della cultura. Per lo svolgimento delle istruttorie tecniche la Commissione si avvale, tramite appositi protocolli d'intesa, del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente a norma della legge 28 giugno 2016, n. 132, e degli altri enti pubblici di ricerca. Per i procedimenti per i quali sia riconosciuto da specifiche disposizioni o intese un concorrente interesse regionale, all'attività istruttoria partecipa con diritto di voto un esperto designato dalle Regioni e dalle Province autonome interessate, individuato tra i soggetti in possesso di adeguata professionalità ed esperienza nel settore della valutazione dell'impatto ambientale e del diritto ambientale; ai fini della designazione e della conseguente partecipazione alle riunioni della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, è in ogni caso sufficiente la comunicazione o la conferma da parte della regione o della provincia autonoma del nominativo dell'interessato. La Commissione opera con le modalità previste dall'articolo 20, dall'articolo 21, dall'articolo 23, dall'articolo 24, dall'articolo 25, commi 1, 2-*bis*, 2-*ter*, 3, 4, 5, 6 e 7, e dall'articolo 27, del presente decreto. I commissari, laddove collocati in quiescenza nel corso dello svolgimento dell'incarico, restano in carica fino al termine dello stesso e non possono essere rinnovati; in tal caso, i suddetti commissari percepiscono soltanto, oltre al trattamento di quiescenza, il compenso di cui al comma 5. Quanto previsto dall'articolo 73, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, si applica anche ai compiti istruttori svolti dai Commissari nell'ambito delle Sottocommissioni e dei Gruppi istruttori, sino al 31 dicembre 2023.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 25, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 25 *(Verifica preventiva dell'interesse archeologico)*. — 1. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 28, comma 4, del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per le opere sottoposte all'applicazione delle disposizioni del presente codice, le stazioni appaltanti trasmettono al soprintendente territorialmente competente, prima dell'approvazione, copia del progetto di fattibilità dell'intervento o di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici, ivi compresi gli esiti delle indagini geologiche e archeologiche preliminari, con particolare attenzione ai dati di archivio e bibliografici reperibili, all'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, alla lettura della geomorfologia del territorio, nonché, per le opere a rete, alle fotointerpretazioni. Le stazioni appaltanti raccolgono ed elaborano tale documentazione mediante i dipartimenti archeologici delle università, ovvero mediante i soggetti in possesso di diploma di laurea e specializzazione in archeologia o di dottorato di ricerca in archeologia. La trasmissione della documentazione suindicata non è richiesta per gli interventi che non comportino nuova edificazione o scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti.

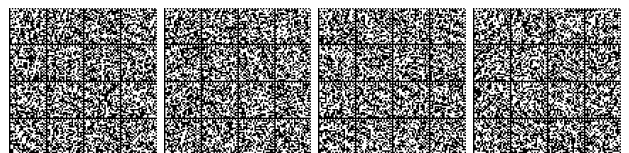
2. Presso il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo è istituito un apposito elenco, reso accessibile a tutti gli interessati, degli istituti archeologici universitari e dei soggetti in possesso della necessaria qualificazione. Con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentita una rappresentanza dei dipartimenti archeologici universitari, si provvede a disciplinare i criteri per la tenuta di detto elenco, comunque prevedendo modalità di partecipazione di tutti i soggetti interessati. Fino alla data di entrata in vigore di detto decreto, si applica l'articolo 216, comma 7.

3. Il soprintendente, qualora sulla base degli elementi trasmessi e delle ulteriori informazioni disponibili, ravvisi l'esistenza di un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione, può richiedere motivatamente, entro il termine di trenta giorni dal ricevimento del progetto di fattibilità ovvero dello stralcio di cui al comma 1, la sottoposizione dell'intervento alla procedura prevista dai commi 8 e seguenti. Per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete il termine della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stabilito in sessanta giorni.

4. In caso di incompletezza della documentazione trasmessa o di esigenza di approfondimenti istruttori, il soprintendente, con modalità anche informatiche, richiede integrazioni documentali o convoca il responsabile unico del procedimento per acquisire le necessarie informazioni integrative. La richiesta di integrazioni e informazioni sospende il termine di cui al comma 3, fino alla presentazione delle stesse.

5. Avverso la richiesta di cui al comma 3 è esperibile il ricorso amministrativo di cui all'articolo 16 del codice dei beni culturali e del paesaggio.

6. Ove il soprintendente non richieda l'attivazione della procedura di cui ai commi 8 e seguenti nel termine di cui al comma 3, ovvero tale procedura si concluda con esito negativo, l'esecuzione di saggi archeologici è possibile solo in caso di successiva acquisizione di nuove informazioni o di emersione, nel corso dei lavori, di nuovi elementi archeologicamente rilevanti, che inducano a ritenere probabile la sussistenza in sito di reperti archeologici. In tale evenienza il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo procede, contestualmente, alla richiesta di saggi preventivi, alla comunicazione di avvio del procedimento di verifica o di dichiarazione dell'interesse culturale ai sensi degli articoli 12 e 13 del codice dei beni culturali e del paesaggio.

7. I commi da 1 a 6 non si applicano alle aree archeologiche e ai parchi archeologici di cui all'articolo 101 del codice dei beni culturali e del paesaggio, per i quali restano fermi i poteri autorizzatori e cautelari ivi previsti compresa la facoltà di prescrivere l'esecuzione, a spese del committente dell'opera pubblica, di saggi archeologici. Restano altresì

fermi i poteri previsti dall'articolo 28, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché i poteri autorizzatori e cautelari previsti per le zone di interesse archeologico, di cui all'articolo 142, comma 1, lettera *m)*, del medesimo codice.

8. La procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico si articola in fasi costituenti livelli progressivi di approfondimento dell'indagine archeologica. L'esecuzione della fase successiva dell'indagine è subordinata all'emersione di elementi archeologicamente significativi all'esito della fase precedente. La procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico consiste nel compimento delle seguenti indagini e nella redazione dei documenti integrativi del progetto di fattibilità:

a) esecuzione di carotaggi;

b) prospezioni geofisiche e geochimiche;

c) saggi archeologici e, ove necessario, esecuzione di sondaggi e di scavi, anche in estensione tali da assicurare una sufficiente campionatura dell'area interessata dai lavori.

9. La procedura si conclude in un termine predeterminato dal soprintendente in relazione all'estensione dell'area interessata, con la redazione della relazione archeologica definitiva, approvata dal soprintendente di settore territorialmente competente. La relazione contiene una descrizione analitica delle indagini eseguite, con i relativi esiti di seguito elencati, e detta le conseguenti prescrizioni:

a) contesti in cui lo scavo stratigrafico esaurisce direttamente l'esigenza di tutela;

b) contesti che non evidenziano reperti leggibili come complesso strutturale unitario, con scarso livello di conservazione per i quali sono possibili interventi di reinterro, smontaggio, rimontaggio e musealizzazione, in altra sede rispetto a quella di rinvenimento;

c) complessi la cui conservazione non può essere altrimenti assicurata che in forma contestualizzata mediante l'integrale mantenimento in sito.

10. Per l'esecuzione dei saggi e degli scavi archeologici nell'ambito della procedura di cui al presente articolo, il responsabile unico del procedimento può motivatamente ridurre, previo accordo con la soprintendenza archeologica territorialmente competente, i livelli di progettazione, nonché i contenuti della progettazione, in particolare in relazione ai dati, agli elaborati e ai documenti progettuali già comunque acquisiti agli atti del procedimento.

11. Nelle ipotesi di cui al comma 9, lettera *a)*, la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico si considera chiusa con esito negativo e accertata l'insussistenza dell'interesse archeologico nell'area interessata dai lavori, Nelle ipotesi di cui al comma 9, lettera *b)*, la soprintendenza determina le misure necessarie ad assicurare la conoscenza, la conservazione e la protezione dei rinvenimenti archeologicamente rilevanti, salve le misure di tutela eventualmente da adottare ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, relativamente a singoli rinvenimenti o al loro contesto. Nel caso di cui al comma 9, lettera *c)*, le prescrizioni sono incluse nei provvedimenti di assoggettamento a tutela dell'area interessata dai rinvenimenti e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo avvia il procedimento di dichiarazione di cui agli articoli 12 e 13 del predetto codice dei beni culturali e del paesaggio.

12. La procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è condotta sotto la direzione della soprintendenza archeologica territorialmente competente. Gli oneri sono a carico della stazione appaltante.

13. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 dicembre 2017, sono adottate linee guida finalizzate ad assicurare speditezza, efficienza ed efficacia alla procedura di cui al presente articolo. Con il medesimo decreto sono individuati procedimenti semplificati, con termini certi, che garantiscano la tutela del patrimonio archeologico tenendo conto dell'interesse pubblico sotteso alla realizzazione dell'opera.

14. Per gli interventi soggetti alla procedura di cui al presente articolo, il soprintendente, entro trenta giorni dalla richiesta di cui al comma 3, stipula un apposito accordo con la stazione appaltante per disciplinare le forme di coordinamento e di collaborazione con il responsabile del procedimento e con gli uffici della stazione appaltante. Nell'accordo le amministrazioni possono graduare la complessità della procedura di cui al presente articolo, in ragione della tipologia e dell'entità dei lavori da eseguire, anche riducendole fasi e i contenuti del procedimento. L'accordo disciplina, altresì, le forme di documentazione e di divulgazione dei risultati dell'indagine, mediante l'informatizzazione dei dati raccolti, la produzione di edizioni scientifiche e didattiche, eventuali ricostruzioni virtuali volte alla comprensione funzionale dei complessi antichi, eventuali mostre ed esposizioni finalizzate alla diffusione e alla pubblicizzazione delle indagini svolte.

15. Le stazioni appaltanti, in caso di rilevanti insediamenti produttivi, opere di rilevante impatto per il territorio o di avvio di attività imprenditoriali suscettibili di produrre positivi effetti sull'economia o sull'occupazione, già inseriti nel programma triennale di cui all'articolo 21, possono ricorrere alla procedura di cui al regolamento adottato in attuazione dell'articolo 4 della legge 7 agosto 2015, n. 124, in caso di ritenuta eccessiva durata del procedimento di cui ai commi 8 e seguenti o quando non siano rispettati i termini fissati nell'accordo di cui al comma 14.

16. Le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano disciplinano la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico per le opere di loro competenza sulla base di quanto disposto dal presente articolo.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 427, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

427. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere indicati nel programma dettagliato degli interventi, nonché la realizzazione degli interventi funzionali all'accoglienza e alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, è costituita una società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze denominata "Giubileo 2025", che agisce anche in qualità di soggetto attuatore e di stazione appaltante per la realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo. In relazione agli interventi relativi alla Misura di cui al comma 420, la società "Giubileo 2025" agisce in qualità di stazione appaltante e le funzioni di soggetto attuatore sono svolte dagli enti individuati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza. Alla società "Giubileo 2025" non si applicano le disposizioni previste dal testo unico di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e dall'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le società direttamente o indirettamente partecipate dal Ministero dell'economia e delle finanze possono acquisire partecipazioni nella società "Giubileo 2025", anche mediante aumenti di capitale, ai sensi della normativa vigente. *In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società «Giubileo 2025» può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, *del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, commi 423 e 426 della citata legge 30 dicembre 2021, n. 234:

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

423. Il programma dettagliato ripartisce i finanziamenti tra gli interventi che sono identificati con il codice unico di progetto (CUP). Per ogni intervento il programma dettagliato individua il cronoprogramma

procedurale, il soggetto attuatore e la percentuale dell'importo complessivo lordo dei lavori che in sede di redazione o rielaborazione del quadro economico di ogni singolo intervento deve essere riconosciuta alla società «Giubileo 2025» di cui al comma 427. L'ammontare di tale percentuale è determinato in ragione della complessità e delle tipologie di servizi affidati alla società «Giubileo 2025» e non può essere superiore al 2 per cento dell'importo complessivo lordo dei lavori ovvero alla percentuale prevista dalla normativa applicabile tenuto conto delle risorse utilizzate a copertura dei suddetti interventi. Il programma dettagliato deve altresì individuare per ciascun intervento il costo complessivo a carico delle risorse di cui al comma 420 o delle eventuali risorse già disponibili a legislazione vigente, ivi comprese le risorse del PNRR e del Piano complementare. Il decreto di cui al comma 422 individua inoltre le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto del cronoprogramma procedurale.

(*Omissis*)

426. Il Commissario straordinario coordina la realizzazione di interventi ricompresi nel programma dettagliato di cui al comma 422, nonché di quelli funzionali all'accoglienza e alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 avvalendosi della società di cui al comma 427, tenendo conto, in relazione agli interventi relativi alla Misura di cui al comma 420, dell'obbligo di rispettare gli obiettivi intermedi e gli obiettivi finali stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione):

«Art. 24 *(Ordinamento transitorio di Roma capitale ai sensi dell'articolo 114, terzo comma, della Costituzione)*. — (*Omissis*).

6. Il decreto legislativo di cui al comma 5 assicura i raccordi istituzionali, il coordinamento e la collaborazione di Roma capitale con lo Stato, la regione Lazio e la provincia di Roma, nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 3. Con il medesimo decreto è disciplinato lo status dei membri dell'Assemblea capitolina.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 54, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 54 (Accordi quadro). — 1. Le stazioni appaltanti possono concludere accordi quadro nel rispetto delle procedure di cui al presente codice. La durata di un accordo quadro non supera i quattro anni per gli appalti nei settori ordinari e gli otto anni per gli appalti nei settori speciali, salvo in casi eccezionali, debitamente motivati in relazione, in particolare, all'oggetto dell'accordo quadro.

2. Nei settori ordinari, gli appalti basati su un accordo quadro sono aggiudicati secondo le procedure previste dal presente comma e dai commi 3 e 4. Tali procedure sono applicabili solo tra le amministrazioni aggiudicatrici, individuate nell'avviso di indizione di gara o nell'invito a confermare interesse, e gli operatori economici parti dell'accordo quadro concluso. Gli appalti basati su un accordo quadro non comportano in nessun caso modifiche sostanziali alle condizioni fissate nell'accordo quadro in particolare nel caso di cui al comma 3.

3. Nell'ambito di un accordo quadro concluso con un solo operatore economico, gli appalti sono aggiudicati entro i limiti delle condizioni fissate nell'accordo quadro stesso. L'amministrazione aggiudicatrice può consultare per iscritto l'operatore economico parte dell'accordo quadro, chiedendogli di completare, se necessario, la sua offerta.

4. L'accordo quadro concluso con più operatori economici è eseguito secondo una delle seguenti modalità:

a) secondo i termini e le condizioni dell'accordo quadro, senza riaprire il confronto competitivo, se l'accordo quadro contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture, nonché le condizioni oggettive per determinare quale degli operatori economici parti dell'accordo quadro effettuerà la prestazione. Tali condizioni sono indicate nei documenti di gara per l'accordo quadro. L'individuazione dell'operatore economico parte dell'accordo quadro che effettuerà la prestazione avviene sulla base di decisione motivata in relazione alle specifiche esigenze dell'amministrazione;

b) se l'accordo quadro contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture, in parte senza la riapertura del confronto competitivo conformemente alla lettera *a)* e, in parte, con la riapertura del confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro conformemente alla lettera *c)*, qualora tale possibilità sia stata stabilita dall'amministrazione aggiudicatrice nei documenti di gara per l'accordo quadro. La scelta se alcuni specifici lavori, forniture o servizi debbano essere acquisiti a seguito della riapertura del confronto competitivo o direttamente alle condizioni di cui all'accordo quadro avviene in base a criteri oggettivi, che sono indicati nei documenti di gara per l'accordo quadro. Tali documenti di gara precisano anche quali condizioni possono essere soggette alla riapertura del confronto competitivo. Le disposizioni previste dalla presente lettera, primo periodo, si applicano anche a ogni lotto di un accordo quadro per il quale tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture in questione, sono definiti nell'accordo quadro, anche se sono stati stabiliti tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture per altri lotti;

c) riaprendo il confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro, se l'accordo quadro non contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture.

5. I confronti competitivi di cui al comma 4, lettere *b)* e *c)*, si basano sulle stesse condizioni applicate all'aggiudicazione dell'accordo quadro, se necessario precisandole, e su altre condizioni indicate nei documenti di gara per l'accordo quadro, secondo la seguente procedura:

a) per ogni appalto da aggiudicare l'amministrazione aggiudicatrice consulta per iscritto gli operatori economici che sono in grado di eseguire l'oggetto dell'appalto;

b) l'amministrazione aggiudicatrice fissa un termine sufficiente per presentare le offerte relative a ciascun appalto specifico, tenendo conto di elementi quali la complessità dell'oggetto dell'appalto e il tempo necessario per la trasmissione delle offerte;

c) le offerte sono presentate per iscritto e il loro contenuto non viene reso pubblico fino alla scadenza del termine previsto per la loro presentazione;

d) l'amministrazione aggiudicatrice aggiudica l'appalto all'offerente che ha presentato l'offerta migliore sulla base dei criteri di aggiudicazione fissati nei documenti di gara per l'accordo quadro.

6. Nei settori speciali, gli appalti basati su un accordo quadro sono aggiudicati in base a regole e criteri oggettivi che possono prevedere la riapertura del confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro concluso. Tali regole e criteri sono indicati nei documenti di gara per l'accordo quadro e garantiscono parità di trattamento tra gli operatori economici parti dell'accordo. Ove sia prevista la riapertura del confronto competitivo, l'ente aggiudicatore fissa un termine sufficiente per consentire di presentare offerte relative a ciascun appalto specifico e aggiudicano ciascun appalto all'offerente che ha presentato la migliore offerta in base ai criteri di aggiudicazione stabiliti nel capitolato d'oneri dell'accordo quadro. L'ente aggiudicatore non può ricorrere agli accordi quadro in modo da eludere l'applicazione del presente decreto o in modo da ostacolare, limitare o distorcere la concorrenza.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 406, della citata legge 30 dicembre 2021, n. 234:

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

406. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i criteri e le modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al comma 405, anche sulla base della consistenza della rete viaria e della vulnerabilità rispetto a fenomeni antropici, quali traffico ed incidentalità, e naturali, quali eventi sismici e dissesto idrogeologico; con il medesimo decreto sono altresì definite le modalità di approvazione dei piani predisposti dalle regioni, province e città metropolitane, di monitoraggio degli interventi, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, nonché le procedure di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto del cronoprogramma procedurale o di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio. Con lo stesso decreto sono inoltre definiti i criteri generali per adeguare la progettazione e l'esecuzione di tali opere ai princìpi ambientali dell'Unione europea.

(*Omissis*).».

— Si riporta, l'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111:

«Art. 36 *(Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A.)*. — (*Omissis*).

3-*bis*. Per le attività di investimento di cui al comma 3, lettere *a)*, *b)* e *c)*, è riconosciuta ad ANAS s.p.a. una quota non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regola-

mentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015. Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi.

(*Omissis*).».

Art. 2.

Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio.

1. Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:

a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;

c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;

d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;

e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;

f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;

g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;

h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera *a)* e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.».

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, *è destinata* alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 2, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507 (Misure urgenti in materia di dighe), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, come modificato dalla presente legge:

«Art. 2. — *1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:*

a) *modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;*

b) *modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;*

c) *potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;*

d) *potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;*

e) *potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;*

f) *poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;*

g) *classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'in-vaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;*

h) *modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;*

i) *termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera* a) *e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.*

2. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1 continuano ad avere applicazione il regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, e le disposizioni tecniche ed amministrative emanate sulla base di questo, salve le innovazioni apportate dalla legislazione successiva. Nei casi di minore importanza il Servizio nazionale dighe può consentire l'applicazione parziale delle norme suddette.

2-*bis*. Entro sei mesi dall'emanazione del regolamento di cui al comma 1, le regioni adottano un regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e sull'esercizio delle dighe di loro competenza, con opportuno riferimento alle prescrizioni del predetto regolamento.».

— Si riporta l'articolo 2, commi 171 e 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262 (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286:

«Art. 2 *(Misure in materia di riscossione)*. — (*Omissis*).

171. Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti e le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi del citato articolo 91, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 1998, nonché dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture, e sono esercitati dalle articolazioni amministrative individuate con il regolamento di organizzazione del Ministero, adottato ai sensi dell' articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233. Fino all'adozione del citato regolamento, l'attività facente capo agli uffici periferici del Registro italiano dighe continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati ai sensi dell'articolo 11 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136.

172. Le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell' articolo 12, comma 1, lettere *b)* e *c)*, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato; il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe.

(*Omissis*).».

Art. 3.

Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza.

1. Per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di *500.000 euro* per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto – Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi *di cui al comma 2*, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto – guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, *a 500.000 euro* per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle *risorse del Fondo* di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 475:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole «dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari» sono soppresse;

1.2) le parole «di un programma ultradecennale» sono sostituite dalle seguenti: «, in un arco temporale ultradecennale, di interventi»;

1.3) le parole «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il miglioramento»;

2) alla lettera *a)*, le parole «dal programma» sono sostituite dalle seguenti: «dall'elenco di interventi *di cui alla lettera* e)»;

3) alla lettera *e)*:

3.1) le parole «il programma» sono sostituite dalle seguenti: «l'elenco di interventi»;

3.2) le parole «del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta» sono soppresse;

3.3) le parole «del programma» sono sostituite dalle seguenti: «degli interventi»;

4) alla lettera *f)*:

4.1) le parole «del programma» sono soppresse;

4.2) dopo le parole «tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati» sono inserite le seguenti: «, tra cui quelli»;

b) al comma 476:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole «dei servizi di istituto» sono soppresse;

1.2) le parole «di un programma ultradecennale» sono sostituite dalle seguenti: «, in un arco temporale ultradecennale, di interventi»;

1.3) le parole «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il miglioramento»;

2) alla lettera *a)*, le parole «dal programma» sono sostituite dalle seguenti: «dall'elenco di interventi di cui alla lettera *e)*»;

3) alla lettera *e)*:

3.1) le parole «il programma» sono sostituite dalle seguenti: «l'elenco di interventi»;

3.2) le parole «del programma» sono sostituite dalle seguenti: «degli interventi»;

4) alla lettera *f)*:

4.1) le parole «del programma» sono soppresse;

4.2) dopo le parole «tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati» sono inserite le seguenti: «, tra cui quelli».

5-bis. *Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:*

*«Art. 7-*bis *(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO). — 1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti):

«Art. 33 *(Disposizioni in materia di capitanerie di porto - guardia costiera)*. — 1. Ai fini dell'accertamento di conformità previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, le opere di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle capitanerie di porto - guardia costiera, comprese quelle per sistemi di controllo dei traffici marittimi, sono equiparate alle opere destinate alla difesa militare. Restano ferme le autorizzazioni di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, qualora le predette opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree vincolate.

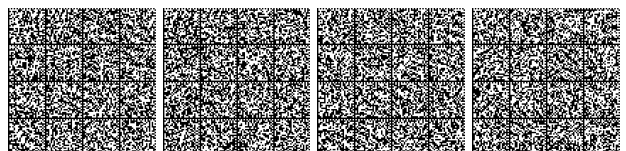
(*Omissis*).».

— La Parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recano, rispettivamente: «Disposizioni di accelerazione e snellimento delle procedure e di rafforzamento della capacità amministrativa», «Procedura speciale per alcuni progetti PNRR», «Contratti pubblici».

— Si riporta l'articolo 15, della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi):

«Art. 15 *(Accordi fra pubbliche amministrazioni)*. — 1. Anche al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 14, le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune.

2. Per detti accordi si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni previste dall'articolo 11, commi 2 e 3.

2-*bis*. A fare data dal 30 giugno 2014 gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti con firma digitale, ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera q-*bis*), del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. All'attuazione della medesima si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste dalla legislazione vigente.».

— Il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 28 settembre 2011, n. 226, S.O. n. 214.

— Il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 (Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere *e), f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 2012.

— Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi)*. — (*Omissis*).

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Si riporta l'articolo 1, commi 475 e 476, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

475. Per assicurare la funzionalità dell'Arma dei carabinieri, quale forza militare di polizia a competenza generale e in servizio permanente di pubblica sicurezza, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione, *in un arco temporale ultradecennale, di interventi* per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e *il miglioramento* antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero della difesa è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:

a) le opere di edilizia previste *dall'elenco di interventi di cui alla lettera e)* sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del capo I del titolo VII del libro secondo del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;

b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dai titoli III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse;

e) l'elenco di interventi, predisposto sulla base delle proposte del Comando generale dell'Arma dei carabinieri relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione *degli interventi*;

f) gli interventi devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati, *tra cui quelli* già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

476. Per assicurare la funzionalità del Corpo della guardia di finanza, quale forza di polizia a ordinamento militare con competenza generale in materia economica e finanziaria, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione, *in un arco temporale ultradecennale, di interventi* per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e *il miglioramento* antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo con una dotazione di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:

a) le opere di edilizia previste *dall'elenco di interventi di cui alla lettera e)* sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del libro secondo, titolo VII, capo I, del codice di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;

b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dalla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse;

e) l'elenco di interventi, predisposto dal Comando generale della Guardia di finanza e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione *degli interventi*;

f) gli interventi devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati, *tra cui quelli* già sede di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.».

— Il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164 (Attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 5 ottobre 2011.

Art. 3-bis

Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile

1. Al fine di favorire la transizione ecologica nel settore della nautica da diporto, è istituito nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituiscono limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del medesimo comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

Riferimenti normativi:

— Il Regolamento (UE) del 18 dicembre 2013, n. 1407/2013 (Regolamento della Commissione relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis» (Testo rilevante ai fini del *SEE)*, è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 352 del 24 dicembre 2013.

Art. 4.

Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia.

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista dal comma 2-*bis* del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione

1-bis. *All'articolo 2, comma 4*-ter, *del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:*

a) *il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i princìpi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;*

b) *il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli-Venezia Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i princìpi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14*-bis *della legge 7 agosto 1990, n. 241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano».*

1-ter. *Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna – Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei princìpi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:*

a) *gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interramento dei canali e impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;*

b) *le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale;*

c) *le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.*

1-quater. *Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna – Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il Piano di cui al comma 1*-ter *è approvato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia.*

2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, è autorizzata la spesa, nel limite complessivo di euro 675.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle *risorse del Fondo* di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole «l'Autorità per la laguna di Venezia» sono inserite le seguenti: «- Nuovo Magistrato alle Acque»;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.»;

2) alla lettera *c)*, le parole «e all'alta sorveglianza su tutti gli» sono sostituite dalle seguenti: «degli»;

3) alla lettera *e)*, la parola «svolge» è sostituita dalle seguenti: «può svolgere»;

4) alla lettera *i)*, *dopo la parola:* «provvede» sono inserite le seguenti: «, in relazione alle attività di propria competenza,»;

5) la lettera *l)* è sostituita dalla seguente: «*l)* provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia;»;

6) alla lettera *q)*, le parole «ed altre materie» sono sostituite dalle seguenti: «ed altri materiali»;

7) alla lettera *s)*, le parole «valuta ed esprime i pareri» sono sostituite dalle seguenti: «esprime pareri obbligatori»;

c) al comma 5, secondo periodo, le parole «, sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia,» sono sostituite dalle seguenti: «e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia,»;

d) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole «Il Presidente sottopone alla» è inserita la seguente: «preventiva»;

e) al comma 7, primo periodo, dopo le parole «dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza» è inserita la seguente: «anche»;

f) al comma 9:

1) al primo periodo, dopo le parole «dal Presidente dell'Autorità,» sono inserite le seguenti: «sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia,»;

2) al quinto periodo, le parole «può avvalersi» sono sostituite dalle seguenti: «si avvale»;

g) al comma 27-*bis*, le parole «di mare» sono soppresse;

h) al comma 27-*quinquies*, secondo periodo, le parole «sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «trenta giorni».

4-bis. *Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto- legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18, deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.*

5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziate per la loro attuazione, nonché l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite.».

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 2, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103 (Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché' disposizioni urgenti per la tutela del lavoro), convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, come modificato dalla presente legge:

«Art. 2 *(Nomina del Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia)*. — 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 maggio 2021, n. 75, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è nominato Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, commi da 1 a 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi, previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia, e garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia, e successivi aggiornamenti:

a) realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;

b) manutenzione dei canali esistenti;

c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

1-*bis*. Per le finalità di cui al comma 1, il Commissario straordinario, qualora nell'attuazione degli interventi affidati ai sensi del presente articolo verifichi eventuali disponibilità rispetto alle risorse assegnate ai sensi del comma 5, derivanti da economie di gara accertate a seguito dell'avvenuto collaudo dell'opera, può promuovere studi idrogeologici, geomorfologici e archeologici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna.

2. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

2-*bis*. Il Commissario straordinario invia al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro il 31 marzo 2022 e successivamente ogni sei mesi, ai fini della successiva trasmissione alle Camere da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una dettagliata relazione in ordine agli interventi di cui al comma 1, recante l'indicazione dello stato di realizzazione degli interventi stessi e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

3. Fermo quanto previsto dai commi 2 e 4 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il Commissario straordinario, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi di cui al comma 1, con proprio provvedimento può rilasciare, modificare o integrare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione di detti interventi. Qualora la realizzazione degli interventi di cui al comma 1 comporti la necessità di una variante al piano regolatore portuale, in deroga all' articolo 5, comma 2-*quater*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ferma restando la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell' articolo 6, commi 3-*ter* e 12, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, da espletare entro i termini previsti dal comma 2 dell'articolo 4 del medesimo decreto-legge n. 32 del 2019, l'approvazione dei progetti da parte del Commissario straordinario, d'intesa con il Presidente della regione Veneto, ha effetto di variante. In deroga all' articolo 5, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, gli eventuali adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale, occorrenti per la realizzazione degli interventi di cui al comma 1, sono approvati dal Commissario straordinario con proprio provvedimento.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la regione Veneto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i termini e le attività connessi alla realizzazione degli interventi di cui al comma 1, nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione di detti interventi, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo. I quadri economici di cui al presente comma sono desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4-*bis*. All' articolo 95, comma 27-*bis*, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, dopo le parole: "da adottare" sono inserite le seguenti: "entro il 31 dicembre 2021".

4-*ter*. L'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia è approvato entro il 31 dicembre 2021. *In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:*

a) *il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;*

b) *il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-*bis *della legge 7 agosto 1990, n. 241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.*

4-*quater*. All' articolo 4, comma 6-*ter*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Al fine della più celere realizzazione degli interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia nell'intero territorio comunale, per gli anni dal 2020 al 2024, le risorse di cui al primo periodo sono ripartite, per ciascun anno, nel modo seguente: euro 28.225.000 al comune di Venezia, euro 5.666.666,66 al comune di Chioggia, euro 1.775.000 al comune di Cavallino-Treporti, euro 1.166.666,67 a ciascuno dei comuni di Mira e Jesolo, nonché euro 500.000 a ciascuno dei comuni di Musile di Piave, Campagna Lupia, Codevigo e Quarto d'Altino".

5. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026. Ai relativi oneri si provvede ai sensi dell'articolo 5.».

— Si riporta l'articolo 1, della legge 16 aprile 1973, n. 171 *(Interventi per la salvaguardia di Venezia)*:

«Art. 1. — La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale.

La Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione.

Al perseguimento delle predette finalità concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la Regione e gli Enti locali.».

— Si riporta l'articolo 14-*bis*, della legge 7 agosto 1990, n. 241 *(Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi)*:

«Art. 14-*bis (Conferenza semplificata)*. — 1. La conferenza decisoria di cui all'articolo 14, comma 2, si svolge in forma semplificata e in modalità asincrona, salvo i casi di cui ai commi 6 e 7. Le comunicazioni avvengono secondo le modalità previste dall'articolo 47 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

2. La conferenza è indetta dall'amministrazione procedente entro cinque giorni lavorativi dall'inizio del procedimento d'ufficio o dal ricevimento della domanda, se il procedimento è ad iniziativa di parte. A tal fine l'amministrazione procedente comunica alle altre amministrazioni interessate:

a) l'oggetto della determinazione da assumere, l'istanza e la relativa documentazione ovvero le credenziali per l'accesso telematico alle informazioni e ai documenti utili ai fini dello svolgimento dell'istruttoria;

b) il termine perentorio, non superiore a quindici giorni, entro il quale le amministrazioni coinvolte possono richiedere, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni;

c) il termine perentorio, comunque non superiore a quarantacinque giorni, entro il quale le amministrazioni coinvolte devono rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della conferenza, fermo restando l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento. Se tra le suddette amministrazioni vi sono amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, o alla tutela della salute dei cittadini, ove disposizioni di legge o i provvedimenti di cui all'articolo 2 non prevedano un termine diverso, il suddetto termine è fissato in novanta giorni;

d) la data della eventuale riunione in modalità sincrona di cui all'articolo 14-*ter*, da tenersi entro dieci giorni dalla scadenza del termine di cui alla lettera *c)*, fermo restando l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento.

3. Entro il termine di cui al comma 2, lettera *c)*, le amministrazioni coinvolte rendono le proprie determinazioni, relative alla decisione oggetto della conferenza. Tali determinazioni, congruamente motivate, sono formulate in termini di assenso o dissenso e indicano, ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso. Le prescrizioni o condizioni eventualmente indicate ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso sono espresse in modo chiaro e analitico e specificano se sono relative a un vincolo derivante da una disposizione normativa o da un atto amministrativo generale ovvero discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico.

4. Fatti salvi i casi in cui disposizioni del diritto dell'Unione europea richiedono l'adozione di provvedimenti espressi, la mancata comunicazione della determinazione entro il termine di cui al comma 2, lettera *c)*, ovvero la comunicazione di una determinazione priva dei requisiti previsti dal comma 3, equivalgono ad assenso senza condizioni. Restano ferme le responsabilità dell'amministrazione, nonché quelle dei singoli dipendenti nei confronti dell'amministrazione, per l'assenso reso, ancorché implicito.

5. Scaduto il termine di cui al comma 2, lettera *c)*, l'amministrazione procedente adotta, entro cinque giorni lavorativi, la determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza, con gli effetti di cui all'articolo 14-*quater*, qualora abbia acquisito esclusivamente atti di assenso non condizionato, anche implicito, ovvero qualora ritenga, sentiti i privati e le altre amministrazioni interessate, che le condizioni e prescrizioni eventualmente indicate dalle amministrazioni ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso possano essere accolte senza necessità di apportare modifiche sostanziali alla decisione oggetto della conferenza. Qualora abbia acquisito uno o più atti di dissenso che non ritenga superabili, l'amministrazione procedente adotta, entro il medesimo termine, la determinazione di conclusione negativa della conferenza che produce l'effetto del rigetto della domanda. Nei procedimenti a istanza di parte la suddetta determinazione produce gli effetti della comunicazione di cui all'articolo 10-*bis*. L'amministrazione procedente trasmette alle altre amministrazioni coinvolte le eventuali osservazioni presentate nel termine di cui al suddetto articolo e procede ai sensi del comma 2. Dell'eventuale mancato accoglimento di tali osservazioni è data ragione nell'ulteriore determinazione di conclusione della conferenza.

6. Fuori dei casi di cui al comma 5, l'amministrazione procedente, ai fini dell'esame contestuale degli interessi coinvolti, svolge, nella data fissata ai sensi del comma 2, lettera *d)*, la riunione della conferenza in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-*ter*.

7. Ove necessario, in relazione alla particolare complessità della determinazione da assumere, l'amministrazione procedente può comunque procedere direttamente in forma simultanea e in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-*ter*. In tal caso indice la conferenza comunicando alle altre amministrazioni le informazioni di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 2 e convocando la riunione entro i successivi quarantacinque giorni. L'amministrazione procedente può altresì procedere in forma simultanea e in modalità sincrona su richiesta motivata delle altre amministrazioni o del privato interessato avanzata entro il termine perentorio di cui al comma 2, lettera *b)*. In tal caso la riunione è convocata nei successivi quarantacinque giorni 2.».

— Si riporta l'articolo 95, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, come modificato dalla presente legge:

«Art. 95 *(Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia)*. — 1. È istituita l'Autorità per la Laguna di Venezia - *Nuovo Magistrato alle Acque*, di seguito "Autorità", con sede in Venezia. L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, rertlamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al presente articolo. Il quinto e il sesto periodo del comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono abrogati.

2. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. *Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241*. Le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive «Uccelli» e «Habitat». In particolare l'Autorità:

a) approva, nel rispetto del piano generale degli interventi di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, tenuto conto dei programmi triennali di intervento di cui all'articolo 69 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dei piani di gestione delle acque di cui all'articolo 117 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006, dei piani di gestione del rischio di alluvioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, del progetto generale per il recupero morfologico della Laguna, nonché dei piani di gestione delle zone speciali di conservazione (ZPS), il programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, il programma unico integrato e il programma di gestione e manutenzione dell'opera già denominata Modulo Sperimentale Elettromeccanico, di seguito MOSE;

a-*bis*) assicura l'attuazione delle misure contenute nei piani di gestione delle acque e nei piani di gestione del rischio di alluvioni - stralci del piano di bacino - redatti dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali e relativi all'unità idrografica della Laguna di Venezia, bacino scolante e mare antistante;

b) svolge attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare in amministrazione diretta, su base convenzionale, tramite società da essa controllate o mediante affidamenti all'esito di procedure di gara espletate secondo le modalità di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

c) provvede al coordinamento *degli* interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare e svolge attività tecnica per l'edilizia demaniale statale relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di immobili destinati alle attività di competenza e di immobili di particolare interesse storico, artistico, architettonico e monumentale e di uso pubblico rientranti nell'ambito lagunare;

d) svolge attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE; a tal fine, per lo svolgimento di servizi professionali e di assistenza tecnica ad elevata specializzazione non reperibili presso le pubbliche amministrazioni, costituisce, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, una società da essa interamente partecipata, i cui rapporti con l'Autorità sono disciplinati mediante convenzioni finanziate con le risorse disponibili a legislazione vigente per le attività di manutenzione del MOSE. La società opera sulla base di un piano che comprovi la sussistenza di concrete prospettive di mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione;

e) può svolgere attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza;

f) assicura la gestione e tutela del demanio marittimo lagunare nelle aree di competenza e lo svolgimento delle relative funzioni amministrative, contabili e di riscossione dei canoni demaniali;

g) svolge funzioni di polizia lagunare, anche mediante emissione di ordinanze, e di coordinamento amministrativo delle attività di repressione di reati relativi alla navigazione in laguna in base alle leggi 5 marzo 1963 n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798;

h) assicura il supporto di segreteria al Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798;

i) provvede, *in relazione alle attività di propria competenza*, alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare;

l) *provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia*;

m) assicura la gestione delle aree, delle acque e dei canali di competenza statale nonché la riscossione delle relative tasse;

n) assicura la gestione e il funzionamento del Centro sperimentale per modelli idraulici;

o) assicura attività di supporto alle altre amministrazioni responsabili della salvaguardia di Venezia e della laguna, di coordinamento e controllo tecnico-amministrativo delle attività affidate al concessionario Consorzio Venezia Nuova, quali la difesa dalle acque alte, la protezione dalle mareggiate e la riqualificazione ambientale, il Servizio informativo;

p) esercita le funzioni di regolazione della navigazione della laguna di Venezia, nonché l'esecuzione di tutte le opere necessarie al mantenimento dei canali di navigazione, con esclusione dei canali marittimi e delle zone portuali di competenza dell'Autorità marittima e dell'Autorità di sistema portuale, nonché dei rii e canali interni al centro storico di Venezia e della Giudecca, del Lido, di Murano e di Burano e del Canal Vena a Chioggia;

q) rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango *ed altri materiali* per qualsiasi uso;

r) rilascia le concessioni o autorizzazioni per lo scarico di rifiuti e provvede alla gestione dei relativi canoni; svolge attività di monitoraggio e controllo meteorologico e ambientale, anche ai fini del controllo della qualità delle acque lagunari, nonché le relative attività di laboratorio di analisi chimiche, avvalendosi anche del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente, di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132;

s) esprime pareri obbligatori sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna;

t) verifica la conformità al progetto degli impianti di depurazione realizzati.

3. L'Autorità promuove lo studio e la ricerca volti alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, favorendo le attività di ricerca applicata, di informazione e didattica, anche tramite il Centro di studio e di ricerca internazionale sui cambiamenti climatici di cui all'articolo 1, commi 119 e 120, della legge 27 dicembre 2019, n. 160. Per lo svolgimento di tali compiti l'Autorità si può avvalere della collaborazione delle università e di enti di ricerca pubblici e privati.

4. Sono organi dell'Autorità:

a) il Presidente;

b) il Comitato di gestione;

c) il Comitato consultivo;

d) il Collegio dei revisori dei conti.

5. Il Presidente è il rappresentante legale dell'Autorità, è il responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti dalla presente disposizione o dallo statuto agli altri organi. Il Presidente è scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità ed è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare *e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia*, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. L'incarico di Presidente ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato pubblico o privato e con qualsiasi altra attività professionale privata. I dipendenti di pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 sono collocati in posizione di aspettativa o di fuori ruolo o altra posizione equiparata nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, per l'intera durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, per la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza equivalente dal punto di vista finanziario. Al Presidente è corrisposto un compenso stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e posto a carico del bilancio dell'Autorità e comunque nel limite di cui all'articolo 23-*ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

6. Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In sede di prima applicazione, i componenti del Comitato di gestione sono individuati dalle Amministrazioni di appartenenza e nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, adottato entro trenta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al comma 5, secondo periodo. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto. Nelle votazioni, in caso di parità, prevale il voto del Presidente. Il Presidente sottopone alla *preventiva* valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità. Ai componenti del Comitato di gestione non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto. Le deliberazioni del Comitato di gestione relative allo statuto, ai regolamenti e agli atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità sono trasmesse al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Le deliberazioni si intendono approvate ove nei quarantacinque giorni dalla ricezione delle stesse non venga emanato alcun provvedimento ovvero non vengano chiesti chiarimenti o documentazione integrativa; in tale ultima ipotesi il termine per l'approvazione è interrotto sino a che non pervengono gli elementi richiesti.

7. Per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità si avvale, nelle forme e nei modi previsti dallo statuto, di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza anche in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente. Ai componenti del Comitato consultivo non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto.

8. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da un Presidente, da due membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: un membro effettivo ed uno supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze. I revisori durano in carica tre anni e possono essere confermati una sola volta. Il Collegio dei revisori dei conti esercita le funzioni di cui all'articolo 20 del decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123. I compensi dei componenti del Collegio dei revisori dei conti sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e sono posti a carico del bilancio dell'Autorità.

9. Lo statuto dell'Autorità, adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, *sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia*, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Autorità, reca i principi generali in ordine all'organizzazione ed al funzionamento dell'Autorità, istituendo, inoltre, apposita struttura di controllo interno e prevedendo forme adeguate di consultazione con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. L'articolazione degli uffici è stabilita con disposizioni interne adottate secondo le modalità previste dallo statuto. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Autorità con le modalità stabilite dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. L'Autorità *si avvale* del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.

10. In ragione dell'esercizio delle funzioni di cui al presente articolo, è assegnato all'Autorità un contingente di personale di 100 unità, di cui due unità di livello dirigenziale generale, sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di livello non dirigenziale. L'Autorità adotta, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale ai sensi dell'articolo 35, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. In particolare, il regolamento di amministrazione:

a) disciplina l'organizzazione e il funzionamento dell'Autorità;

b) fissa le dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall'Autorità nel limite massimo di 100 unità.

11. I dipendenti in servizio presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, svolgono compiti relativi alle funzioni di cui all'articolo 54, comma 1, lettera *d)*, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono trasferiti nel ruolo organico dell'Autorità con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione con contestuale riduzione della dotazione organica dell'amministrazione di provenienza e trasferimento delle relative risorse finanziarie. Il personale non dirigenziale trasferito mantiene il trattamento economico fondamentale e accessorio, limitatamente alle voci di natura fissa e continuativa, ove più favorevole, in godimento presso l'amministrazione di provenienza al momento dell'inquadramento, mediante assegno ad personam riassorbibile con i successivi miglioramenti economici a qualsiasi titolo conseguiti.

12. L'Autorità può avvalersi, per motivate esigenze, nell'ambito della dotazione organica, di dipendenti dello Stato o di altre amministrazioni pubbliche o di enti pubblici collocati in posizione di comando, distacco, fuori ruolo o equiparata nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, ovvero in aspettativa ai sensi dell'articolo 7 della legge 30 dicembre 2010, n. 240, ad esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico ed ausiliario delle istituzioni scolastiche.

13. Nel limite della dotazione organica di cui al comma 10 e al termine delle procedure di cui al comma 11, l'Autorità è autorizzata all'assunzione a tempo indeterminato di due unità di personale dirigenziale di livello non generale per l'anno 2020 e delle rimanenti unità di personale a copertura delle posizioni vacanti disponibili a decorrere dall'anno 2021, da inquadrare nelle aree iniziali stabilite nel regolamento di amministrazione di cui al comma 10. Le procedure concorsuali per il reclutamento del personale di cui al presente comma si svolgono secondo le modalità di cui agli articoli 247 e 249 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, valorizzando, in particolare, l'esperienza maturata in materia di progettazione, costruzione e gestione di grandi opere idrauliche e in materia di salvaguardia lagunare e previsione delle maree.

14. Al personale dell'Autorità si applicano le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dell'area e del comparto funzioni centrali secondo le tabelle retributive sezione enti pubblici non economici.

15. Nelle more della piena operatività dell'Autorità, la cui data è determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Presidente dell'Autorità entro sei mesi dall'adozione del regolamento di amministrazione di cui al comma 10, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati.

16. L'Autorità è dotata di un proprio patrimonio, costituito da un fondo di dotazione e dai beni mobili ed immobili strumentali alla sua attività. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i beni che costituiscono il patrimonio iniziale. Agli oneri derivanti dai commi da 1 a 15, ivi compresi quelli relativi alla costituzione ed al primo avviamento della società di cui alla lettera *d)* del comma 2, quantificati in euro 1,5 milioni per l'anno 2020 e in euro 5 milioni a decorrere dall'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 114.

17. Per le attività di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034. Al relativo onere si provvede ai sensi dell'articolo 114.

18. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, nomina il Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.ar.l. Con il decreto di nomina viene determinato il compenso spettante al Commissario liquidatore sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo.

19. La nomina del Commissario liquidatore comporta la decadenza di tutti gli organi, anche straordinari, del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.ar.l., di cui il predetto Commissario liquidatore assume i relativi poteri, funzioni ed obblighi. Gli organi anche straordinari delle società di cui al primo periodo, entro sessanta giorni dalla nomina del Commissario liquidatore, trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché al Commissario liquidatore, una relazione illustrativa recante la descrizione dell'attività svolta ed il relativo rendiconto, fermi restando gli altri obblighi a loro carico previsti dalla vigente normativa.

20. Il Commissario liquidatore ha il compito:

a) di gestire il Consorzio Venezia Nuova e la Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.ar.l. al fine di ultimare le attività di competenza relative al MOSE ed alla tutela e salvaguardia della Laguna di Venezia, in esecuzione degli atti convenzionali, nonché di procedere alla consegna dell'opera in favore dell'Autorità;

b) di sciogliere il Consorzio Venezia Nuova e la Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.ar.l., provvedendo alla relativa liquidazione, successivamente alla consegna del MOSE all'Autorità medesima. Nello svolgimento delle sue funzioni, il Commissario liquidatore provvede, altresì, alla verifica ed all'accertamento delle attività svolte dal Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.ar.l., nonché all'adozione dei necessari atti anche di natura negoziale.

21. Il Commissario liquidatore assume tutti i poteri ordinari e straordinari per la gestione del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.ar.l., attenendosi agli indirizzi strategici e operativi del Commissario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 6-*bis* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, anche ai fini della

celere esecuzione dei lavori relativi per il completamento dell'opera. Le attività del Commissario liquidatore sono concluse entro il termine massimo di diciotto mesi dall'assunzione della gestione del MOSE da parte dell'Autorità. A tal fine il Commissario liquidatore provvede a costituire, a valere sulle disponibilità del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - ComarS.c.a.r.l., un deposito a garanzia delle eventuali obbligazioni non soddisfatte al termine della liquidazione mediante versamento sul conto corrente intestato al Commissario liquidatore aperto presso un ufficio postale o un istituto di credito scelto dal Commissario. Decorsi cinque anni dal deposito, le somme non riscosse dagli aventi diritto, con i relativi interessi, sono versate a cura del depositario all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

21-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di consegna del MOSE da parte del Commissario di cui al comma 18, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia sottoscrive, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previo parere dell'Avvocatura dello Stato e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un accordo transattivo con il concessionario Consorzio Venezia Nuova, avente ad oggetto l'esecuzione delle attività previste dal contratto di concessione e dai relativi atti aggiuntivi. L'accordo transattivo di cui al presente comma è efficace dalla data della sua sottoscrizione, ferma restando la sottoposizione dello stesso al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti.

22. L'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798 è sostituito dal seguente:

«Art. 4. — 1. È istituito un Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna costituito dal Presidente del Consiglio dei ministri, che lo presiede, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministro dell'università e della ricerca, dal Presidente della giunta regionale del Veneto, dal Sindaco della Città metropolitana di Venezia, ove diverso, dal Sindaco di Venezia, dal Sindaco di Chioggia e dal Sindaco di Cavallino Treporti o loro delegati, nonché da due rappresentanti dei comuni di Codevigo, Campagna, Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Iesolo e Musile di Piave, designati dai sindaci con voto limitato.

2. Segretario del Comitato è il Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che assicura, altresì, la funzione di segreteria del Comitato stesso.

3. Al Comitato sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziate per la loro attuazione.

4. Il Comitato trasmette al Parlamento, entro il 30 settembre di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione degli interventi.

5. Il Comitato provvede all'approvazione di apposito regolamento, volto a disciplinare i propri aspetti organizzativi e nel quale siano altresì stabilite modalità e frequenza con le quali esso si riunisce, nonché le modalità di votazione dei suoi componenti.".

23. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, procede alla verifica di eventuali somme utilizzabili iscritte nel bilancio dello Stato e non più dovute, con esclusione delle somme perenti, per contratti di finanziamento stipulati con istituzioni finanziarie per la realizzazione del sistema MOSE. All'esito della verifica e comunque non oltre il 31 marzo 2021, con delibera del Comitato Interministeriale per la programmazione economica, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si provvede alla definitiva ricognizione e conseguente riprogrammazione delle risorse di cui al primo periodo. Con la predetta delibera le somme disponibili a seguito della ricognizione, anche iscritte in conto residui, sono assegnate per il completamento e la messa in esercizio del modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia, noto come sistema MOSE. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio anche in conto residui.

24. Al fine di tutelare l'ambiente e la pubblica sicurezza nonché salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale italiano, ferme restando tutte le competenze del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, previste dal codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nei siti italiani di cui all'articolo 1 della legge 20 febbraio 2006, n. 77, inseriti nella "lista del patrimonio mondiale" e posti sotto la tutela dell'UNESCO, è vietato:

a) il rilascio di autorizzazioni e di ogni altro atto di assenso, ivi compresi le autorizzazioni paesaggistiche, i provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e le concessioni demaniali per ogni attività avente ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di GPL nei siti riconosciuti dall'UNESCO;

b) l'avvio dell'esercizio degli impianti di stoccaggio GPL, collocati nei suddetti siti riconosciuti dall'UNESCO, già autorizzati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e non ancora in esercizio.

25. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico adottato di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, sono individuate le autorizzazioni e gli ulteriori atti di assenso, già adottati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e dichiarati inefficaci ai sensi delle lettere *a)* e *b)* del comma 24, nonché stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dell'eventuale indennizzo di cui al comma 26 nei limiti delle risorse ivi previste.

26. È istituto nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo con una dotazione di euro 1 milione per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022, finalizzato all'erogazione, ove ne ricorrano le condizioni e fino ad esaurimento delle risorse, di un indennizzo in favore dei beneficiari delle autorizzazioni o degli ulteriori atti di assenso, dichiarati inefficaci ai sensi del comma 25. Agli oneri derivanti dal presente comma pari a 1 milione di euro per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022 si provvede ai sensi dell'articolo 114.

27. Al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante disposizioni per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 1, al numero 21, dopo le parole: "motore endotermico" sono inserite le seguenti: "o elettrico o combinazione degli stessi.";

b) all'articolo 81, sono apportate le seguenti modifiche:

1) alla rubrica è soppressa la parola: "liquido";

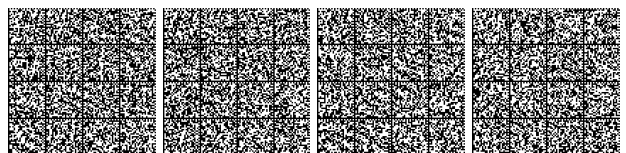
2) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

"3-*bis*. Nelle navi e motonavi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare di linea e non di linea esclusivamente all'interno delle acque protette della laguna di Venezia, l'eventuale impiego di combustibile allo stato gassoso a temperatura ambiente in pressione è effettuato con sistemazioni conformi alle disposizioni da emanarsi con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

27-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute, da adottare entro il 31 maggio 2022 ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la regione Veneto, sono dettate le disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso. Il decreto di cui al precedente periodo disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio.

27-*ter*. Le modifiche e integrazioni degli eventuali allegati tecnici al decreto di cui al comma 27-*bis* sono disposte con uno o più decreti di natura non regolamentare adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute e previa intesa con la regione Veneto.

27-*quater*. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 27-*bis* è effettuata in ogni caso la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 109, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

27-*quinquies*. Sulle domande di autorizzazione di cui al comma 27-*bis* è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche

per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia. La Commissione si esprime entro il termine di *trenta giorni*.

27-*sexies*. La Commissione di cui al comma 27-*quinquies* è composta da cinque membri nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui uno designato dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, con funzioni di presidente, uno dal provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, uno dall'Istituto superiore di sanità, uno dall'Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione ambientale del Veneto e uno dal Consiglio nazionale delle ricerche. I componenti della Commissione sono scelti tra il personale di livello dirigenziale appartenente ai ruoli delle amministrazioni designanti. L'incarico di componente della Commissione ha una durata di quattro anni, rinnovabile una sola volta. Le funzioni di segreteria della Commissione sono svolte, nei limiti delle risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia. Ai componenti della Commissione non spetta alcun emolumento, compenso, né rimborso di spese a qualsiasi titolo dovuto.».

— Per l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 3.

— Si riporta l'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798 (Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia), come modificato dalla presente legge:

«Art. 4. — (*Omissis*).

3. Al Comitato sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. *Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziate per la loro attuazione, nonché l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14 (Istituzione dell'Albo degli amministratori giudiziari, a norma dell'articolo 2, comma 13, della legge 15 luglio 2009, n. 94):

«Art. 8 *(Compensi degli amministratori giudiziari)*. — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanare su proposta del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera *b)*, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite le modalità di calcolo e liquidazione dei compensi degli amministratori giudiziari.

2. Il decreto di cui al comma 1 è emanato sulla base delle seguenti norme di principio:

a) previsione di tabelle differenziate per singoli beni o complessi di beni, e per i beni costituiti in azienda;

b) previsione che, nel caso in cui siano oggetto di sequestro o confisca patrimoni misti, che comprendano sia singoli beni o complessi di beni sia beni costituiti in azienda, si applichi il criterio della prevalenza, con riferimento alla gestione più onerosa, maggiorato di una percentuale da definirsi per ogni altra tipologia di gestione meno onerosa;

c) previsione che il compenso sia comunque stabilito sulla base di scaglioni commisurati al valore dei beni o dei beni costituiti in azienda, quale risultante dalla relazione di stima redatta dall'amministratore giudiziario, ovvero al reddito prodotto dai beni;

d) previsione che il compenso possa essere aumentato o diminuito, su proposta del giudice delegato, nell'ambito di percentuali da definirsi e comunque non eccedenti il 50 per cento, sulla base dei seguenti elementi:

1) complessità dell'incarico o concrete difficoltà di gestione;

2) possibilità di usufruire di coadiutori;

3) necessità e frequenza dei controlli esercitati;

4) qualità dell'opera prestata e dei risultati ottenuti;

5) sollecitudine con cui sono state condotte le attività di amministrazione;

e) previsione della possibilità di ulteriore maggiorazione a fronte di amministrazioni estremamente complesse, ovvero di eccezionale valore del patrimonio o dei beni costituiti in azienda oggetto di sequestro o confisca, ovvero ancora di risultati dell'amministrazione particolarmente positivi;

f) previsione delle modalità di calcolo e liquidazione del compenso nel caso in cui siano nominati più amministratori per un'unica procedura.

— Si riporta l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177 (Regolamento recante disposizioni in materia di modalità di calcolo e liquidazione dei compensi degli amministratori giudiziari iscritti nell'albo di cui al decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14):

«Art. 3 *(Criteri per la determinazione del compenso)*. — 1. Salvo quanto previsto dal comma 3, i compensi degli amministratori giudiziari sono liquidati sulla base dei seguenti criteri:

a) per i beni costituiti in azienda, quando sono oggetto di diretta gestione da parte dell'amministratore giudiziario, i compensi devono consistere in una percentuale, calcolata sul valore del complesso aziendale, non superiore alle seguenti misure:

1) dal 12% al 14%; quando il valore non superi 16.227,08 euro;

2) dal 10% al 12% sulle somme eccedenti 16.227,08 euro fino a 24.340,62 euro;

3) dal 8,50% al 9,50% sulle somme eccedenti 24.340,62 euro fino a 40.567,68 euro;

4) dal 7% all'8% sulle somme eccedenti 40.567,68 euro fino a 81.135,38 euro;

5) dal 5,50% al 6,50% sulle somme eccedenti 81.135,38 euro fino a 405.676,89 euro;

6) dal 4% al 5% sulle somme eccedenti 405.676,89 euro fino a 811.353,79 euro;

7) dallo 0,90% all'1,80% sulle somme eccedenti 811.353,79 euro fino a 2.434.061,37 euro;

8) dallo 0,45% allo 0,90% sulle somme che superano 2.434.061,37 euro;

b) per i beni costituiti in azienda, quando sono concessi in godimento a terzi, i compensi devono consistere in una percentuale, calcolata sul valore del complesso aziendale, non superiore alle seguenti misure:

1) dal 4,8% al 5,6%; quando il valore non superi 16.227,08 euro;

2) dal 4% al 4,80% sulle somme eccedenti 16.227,08 euro fino a 24.340,62 euro;

3) dal 3,4% al 3,8% sulle somme eccedenti 24.340,62 euro fino a 40.567,68 euro;

4) dal 2,8% al 3,2% sulle somme eccedenti 40.567,68 euro fino a 81.135,38 euro;

5) dal 2,2% al 2,6% sulle somme eccedenti 81.135,38 euro fino a 405.676,89 euro;

6) dall'1,6% al 2% sulle somme eccedenti 405.676,89 euro fino a 811.353,79 euro;

7) dallo 0,3% allo 0,72% sulle somme eccedenti 811.353,79 euro fino a 2.434.061,37 euro;

8) dallo 0,2% allo 0,36% sulle somme che superano 2.434.061,37 euro;

c) per i beni immobili, i compensi devono consistere in una percentuale, calcolata sul valore dei beni, non superiore alle seguenti misure:

1) dal 6% al 7% quando il valore non superi 16.227,08 euro;

2) dal 5% al 6% sulle somme eccedenti 16.227,08 euro fino a 24.340,62 euro;

3) dal 4,25% al 4,75% sulle somme eccedenti 24.340,62 euro fino a 40.567,68 euro;

4) dal 3,5% al 4% sulle somme eccedenti 40.567,68 euro fino a 81.135,38 euro;

5) dal 2,75% al 3,25% sulle somme eccedenti 81.135,38 euro fino a 405.676,89 euro;

6) dal 2% al 2,5% sulle somme eccedenti 405.676,89 euro fino a 811.353,79 euro;

7) dallo 0,45% allo 0,90% sulle somme eccedenti 811.353,79 euro fino a 2.434.061,37 euro;

8) dallo 0,22% allo 0,45% sulle somme che superano 2.434.061,37 euro;

d) per i frutti che si ritraggono dai beni di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* e per i beni diversi da quelli di cui alle predette lettere, i compensi devono consistere in una percentuale calcolata sul valore, non superiore alle seguenti misure:

1) dal 3,6% al 4,2% quando il valore non superi 16.227,08 euro;

2) dal 3% al 3,6% sulle somme eccedenti 16.227,08 euro fino a 24.340,62 euro;

3) dal 2,5% al 2,8% sulle somme eccedenti 24.340,62 euro fino a 40.567,68 euro;

4) dal 2,1% al 2,4% sulle somme eccedenti 40.567,68 euro fino a 81.135,38 euro;

5) dall'1,65% al 2% sulle somme eccedenti 81.135,38 euro fino a 405.676,89 euro;

6) dall'1,2% all'1,5% sulle somme eccedenti 405.676,89 euro fino a 811.353,79 euro;

7) dallo 0,27% allo 0,54% sulle somme eccedenti 811.353,79 euro fino a 2.434.061,37 euro;

8) dallo 0,13% allo 0,27% sulle somme che superano 2.434.061,37 euro.

2. Per determinare il valore di cui al comma 1, si considera:

a) l'importo realizzato, per i beni liquidati;

b) il valore stimato dal perito ovvero, in mancanza, dall'amministratore giudiziario, per i beni che non hanno costituito oggetto di liquidazione;

c) ogni altra somma ricavata.

3. Quando l'amministratore giudiziario assiste il giudice per la verifica dei crediti è inoltre corrisposto, sull'ammontare del passivo accertato, un compenso supplementare dallo 0,19% allo 0,94% sui primi 81.131,38 euro e dallo 0,06% allo 0,46% sulle somme eccedenti tale cifra.

4. Nel caso di cui al comma 1, lettera *a)*, all'amministratore giudiziario è corrisposto un ulteriore compenso del 5 per cento sugli utili netti e dello 0,50 per cento sull'ammontare dei ricavi lordi conseguiti.

5. Il compenso liquidato a norma del presente articolo non può essere inferiore, nel suo complesso, a 811,35 euro.

6. Nel caso in cui sono oggetto di sequestro patrimoni che comprendono beni rientranti in almeno due delle categorie indicate alle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)* del comma 1, si applica il criterio della prevalenza della gestione più onerosa. Il compenso per tale gestione, individuato a norma dei commi 1 e 2, è maggiorato di una percentuale non superiore al 25 per cento per ogni altra tipologia di gestione ed in relazione alla complessità della stessa.

7. Nell'ipotesi di gruppo di imprese, non costituiscono attivo né passivo gli importi risultanti da finanziamenti e garanzie infragruppo o dal ribaltamento, attraverso insinuazioni, ripartizioni o compensazioni, di attivo e passivo da parte di altra società del gruppo.

8. All'amministratore spetta un rimborso forfettario delle spese generali in una misura compresa tra il 5 e il 10 per cento sull'importo del compenso determinato a norma del presente decreto. Sono altresì rimborsate le spese effettivamente sostenute e documentate, ivi inclusi i costi dei coadiutori.

9. Quando i beni sequestrati appartengono a più proposti, per la liquidazione del compenso a norma del presente decreto si procede in relazione a ciascuna massa attiva e passiva.».

Art. 4-bis

Disposizioni concernenti le Autorità di sistema portuale

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono inseriti i seguenti:

«9-bis. *Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES) previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera* c)*, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.*

9-ter. *Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.*

9-quater. *I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese".*

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), come modificato dalla presente legge:

«Art. 6 (Autorità di sistema portuale). — 1. Sono istituite quindici Autorità di sistema portuale:

a) del Mare Ligure occidentale;

b) del Mare Ligure orientale;

c) del Mar Tirreno settentrionale;

d) del Mar Tirreno centro-settentrionale;

e) del Mar Tirreno centrale;

f) dei Mari Tirreno meridionale e Ionio;

g) del Mare di Sardegna;

h) del Mare di Sicilia occidentale;

i) del Mare di Sicilia orientale;

l) del Mare Adriatico meridionale;

m) del Mare Ionio;

n) del Mare Adriatico centrale;

o) del Mare Adriatico centro-settentrionale;

p) del Mare Adriatico settentrionale;

q) del Mare Adriatico orientale;

q-*bis*) dello Stretto.

2. I porti rientranti nelle Autorità di sistema portuale di cui al comma 1, sono indicati nell'Allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*bis* e dall'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

2-*bis*. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire:

a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente;

b) il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio hanno sede le Autorità di sistema portuale di destinazione e di provenienza.

3. Sede della Autorità di sistema portuale è la sede del porto centrale, individuato nel *Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013*, ricadente nella stessa Autorità di sistema portuale. In caso di due o più porti centrali ricadenti nella medesima Autorità di sistema portuale il Ministro indica la sede della stessa. Il Ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'Autorità di sistema portuale, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità di sistema portuale aderente alla Autorità di sistema portuale, la sede della stessa.

4. L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-*bis*, comma 1, lettera *c)*, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1;

d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.);

f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

5. L'Autorità di sistema portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni. Si applicano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Le Autorità di sistema portuale adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'articolo 35, comma 3, del medesimo decreto legislativo. I medesimi provvedimenti disciplinano, secondo criteri di trasparenza ed imparzialità, le procedure di conferimento degli incarichi dirigenziali e di ogni altro incarico. Gli atti adottati in attuazione del presente comma sono sottoposti all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per il Presidente dell'Autorità di sistema portuale e il Segretario generale si applicano le disposizioni di cui agli articoli 8 e 10. Per il periodo di durata dell'incarico di Presidente dell'Autorità di sistema portuale e di Segretario generale, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio.

6. Il personale dirigenziale e non dirigenziale delle istituite Autorità di sistema portuale è assunto mediante procedure selettive di natura comparativa, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza, in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 10, comma 6.

7. L'Autorità di sistema portuale è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 12. Ferma restando la facoltà di attribuire l'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza a difesa dell'Autorità di sistema portuale dinanzi a qualsiasi giurisdizione, nel rispetto della disciplina dell'ordinamento forense, agli avvocati dell'ufficio legale interno della stessa Autorità o ad avvocati del libero foro, le Autorità di sistema portuale possono valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato.

8. La gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di sistema portuale è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, deliberato dal Comitato di gestione di cui all'articolo 9 e approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si applicano, altresì, le disposizioni attuative dell'articolo 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91. Il conto consuntivo delle Autorità di sistema portuale è allegato allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio successivo a quello di riferimento. Le Autorità di sistema portuale assicurano il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

9. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

9-bis. *Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES) previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera* c)*, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.*

9-ter. *Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.*

9-quater. *I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese.*

10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera *b)* e *c)* è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

11. Le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può, inoltre, as-

sumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

12. E' fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di sistema portuale territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.

13.

14. Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, lettera *f)*, della legge 7 agosto 2015, n. 124, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente modificato il numero delle Autorità di sistema portuale; sullo schema di regolamento è, altresì, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le Autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.

15. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite Autorità di sistema portuale.».

— Si riporta l'articolo 73, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (Approvazione del testo unico delle imposte sui redditi):

«Art. 73 (Soggetti passivi). — 1. Sono soggetti all'imposta sul reddito delle società:

a) le società per azioni e in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative e le società di mutua assicurazione, nonché le società europee di cui al regolamento (CE) n. 2157/2001 e le società cooperative europee di cui al regolamento (CE) n. 1435/2003 residenti nel territorio dello Stato;

b) gli enti pubblici e privati diversi dalle società, nonché i trust, residenti nel territorio dello Stato, che hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali;

c) gli enti pubblici e privati diversi dalle società, i trust che non hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciale nonché gli organismi di investimento collettivo del risparmio, residenti nel territorio dello Stato;

d) le società e gli enti di ogni tipo, compresi i trust, con o senza personalità giuridica, non residenti nel territorio dello Stato.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):

«Art. 16 (Operazioni portuali). — 1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle Autorità di sistema portuale, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5, riferendo periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione.

3. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima. Detta autorizzazione riguarda lo svolgimento di operazioni portuali di cui al comma 1 previa verifica del possesso da parte del richiedente dei requisiti di cui al comma 4, oppure di uno o più servizi portuali di cui al comma 1, da individuare nell'autorizzazione stessa. Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri distinti tenuti dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.

3-*bis*. Le operazioni ed i servizi portuali di cui al comma 1 non possono svolgersi in deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, salvo quanto previsto dall'articolo 17.

4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

a) i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali;

b) i criteri, le modalità e i termini in ordine al rilascio, alla sospensione ed alla revoca dell'atto autorizzatorio, nonché ai relativi controlli;

c) i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata ed alla specificità dell'autorizzazione, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare;

d).

4-*bis*. Qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui, rispettivamente, ai commi 2 e 5 dell'articolo 17, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che:

a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati;

b) sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni;

c) sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione.

4-*ter*. L' autorizzazione di cui al comma 4-*bis* è rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni ivi previsti. Tale autorizzazione non è compresa nel numero massimo di cui al comma 7.

5. Le tariffe delle operazioni portuali di cui al comma 1 sono rese pubbliche. Le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 devono comunicare all'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, all'autorità marittima, le tariffe che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonché ogni successiva variazione.

6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'art. 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

7. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, sentita la commissione consultiva locale, determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.

7-*bis*. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.

7-*ter*. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime, devono pronunciarsi sulle richieste di autorizzazione di cui al presente articolo entro novanta giorni dalla richiesta, decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.».

— Si riporta l'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):

«Art. 18 (Concessione di aree e banchine). — 1. L'Autorità di sistema portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di ammini-

strazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità di sistema portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

1-*bis*. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì indicati i criteri cui devono attenersi le Autorità di sistema portuale o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.

3. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adegua la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie.

4. Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell'Autorità di sistema portuale può concludere, previa delibera del comitato portuale, con le modalità di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'art. 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

4-*bis*. Le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale.

5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 4 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

6. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:

a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;

c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera *a)*.

7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

8. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 6, lettera *a)*.

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al comma 6, lettera *a)*, senza giustificato motivo, l'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima revocano l'atto concessorio.

9-*bis*. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.».

— Si riporta l'articolo 36 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione):

«Art. 36 (Concessione di beni demaniali). — L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo.

Le concessioni di durata superiore a quindici anni sono di competenza del ministro per la marina mercantile. Le concessioni di durata superiore a quattro, ma non a quindici anni, e quelle di durata non superiore al quadriennio che importino impianti di difficile sgombero sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, quando non importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del capo di compartimento marittimo.».

— Si riporta l'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima):

«Art. 39 (Autorizzazione per carico, scarico e sosta di merci e materiali). — L'utilizzazione delle zone e pertinenze demaniali marittime ai termini dell'articolo 50 del codice, per il carico e lo scarico delle merci e dei materiali e per la loro temporanea sosta, è autorizzata con atto nel quale sono indicati:

1. le zone e le pertinenze oggetto dell'autorizzazione;

2. la specie dei materiali o delle merci;

3. la durata dell'utilizzazione;

4. il canone da corrispondere;

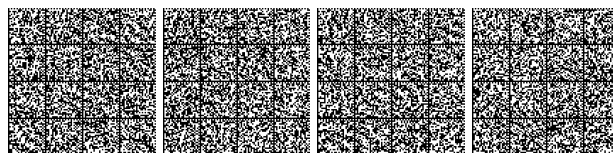
5. le altre eventuali condizioni.

Nel caso in cui la predetta utilizzazione abbia carattere continuativo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 36 del codice.».

Art. 5.

Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

«7-*bis*. In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo, *al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,* il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del *Mar Ligure occidentale*, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo è prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

7-*ter*. Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-*bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *a)*, della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma 7-*quater*.

7-*quater*. Per lo svolgimento delle attività di cui ai commi 7-*bis* e 7-*ter* e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, *con oneri a carico* delle risorse di cui al comma 7-*quinquies* nel limite massimo di spesa di *70.000 euro* per l'anno 2022 e di *200.000 euro* per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

7-*quinquies*. Agli oneri derivanti dai commi 7-*bis* e 7-*ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

a) quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle *risorse del Fondo* di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

2. All'articolo 16, comma 3-*sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: «31 agosto 2022» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2022».

Riferimenti normativi:

— Il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, Edizione straordinaria n. 70 del 17 marzo 2020, è stato convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 110 del 29 aprile 2020, S.O. n. 16.

— Si riporta l'articolo 16, comma 3-*sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), come modificato dalla presente legge:

«Art. 16 *(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)*. — 3-*sexies*. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all' articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al *31 dicembre 2022*, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.».

Art. 6.

Disposizioni in materia di trasporto aereo

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del *codice dei contratti pubblici, di cui al* decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità *previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto* del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*.

3-bis. *Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del medesimo Piano, Rivoluzione verde e transizione ecologica, all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera* c-bis*) è inserita la seguente: «*c-bis.*1) i siti e gli impianti nella disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 114 del 18 maggio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)».*

3-ter. *All'articolo 11*-quinquiesdecies*, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole: «31 dicembre 2022» sono sostituite dalle seguenti: «31 marzo 2023».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale):

«Art. 6 *(Oggetto della disciplina)*. — (*Omissis*).

3-*ter*. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore Portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.

(*Omissis*).».

— Per l'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 1.

— Si riporta l'articolo 22, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 22 *(Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico)*. — 1. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori pubblicano, nel proprio profilo del committente, i progetti di fattibilità relativi alle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, nonché gli esiti della consultazione pubblica, comprensivi dei resoconti degli incontri e dei dibattiti con i portatori di interesse. I contributi e i resoconti sono pubblicati, con pari evidenza, unitamente ai documenti predisposti dall'amministrazione e relativi agli stessi lavori.

2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente codice, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro per i beni e le attività culturali, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, in relazione ai nuovi interventi avviati dopo la data di entrata in vigore del medesimo decreto, sono fissati i criteri per l'individuazione delle opere di cui al comma 1, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e sono altresì definiti le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura. Con il medesimo decreto sono altresì stabilite le modalità di monitoraggio sull'applicazione dell'istituto del dibattito pubblico. A tal fine è istituita una commissione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata. Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022.

3. L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore proponente l'opera soggetta a dibattito pubblico indice e cura lo svolgimento della procedura esclusivamente sulla base delle modalità individuate dal decreto di cui al comma 2.

4. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutate in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di conferenza di servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico.».

— Si riporta l'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108:

«Art. 46 *(Modifiche alla disciplina del dibattito pubblico)*. — 1. (*Omissis*).

In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV al presente decreto, il dibattito pubblico ha una durata massima di quarantacinque giorni e tutti i termini previsti dal citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, sono ridotti della metà.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 2, del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383 (Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale):

«Art. 2 *(Accertamento di conformità delle opere di interesse statale)*. — 1. Per le opere pubbliche di cui all'articolo 1 del presente regolamento, l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, salvo che per le opere destinate alla difesa militare, è fatto dallo Stato di intesa con la regione interessata, entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente.».

— Per la parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 1.

— Si riporta l'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 (Attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili), come modificata dalla presente legge:

«Art. 20 *(Disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili)*. — *Omissis*.

8. Nelle more dell'individuazione delle aree idonee sulla base dei criteri e delle modalità stabiliti dai decreti di cui al comma 1, sono considerate aree idonee, ai fini di cui al comma 1 del presente articolo:

a) i siti ove sono già installati impianti della stessa fonte e in cui vengono realizzati interventi di modifica non sostanziale ai sensi dell'articolo 5, commi 3 e seguenti, del decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 28, nonché, per i soli impianti solari fotovoltaici, i siti in cui, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono presenti impianti fotovoltaici sui quali, senza variazione dell'area occupata o comunque con variazioni dell'area occupata nei limiti di cui alla lettera c-*ter*), numero 1), sono eseguiti interventi di modifica sostanziale per rifacimento, potenziamento o integrale ricostruzione, anche con l'aggiunta di sistemi di accumulo di capacità non superiore a 8 MWh per ogni MW di potenza dell'impianto fotovoltaico;

b) le aree dei siti oggetto di bonifica individuate ai sensi del Titolo V, Parte quarta, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

c) le cave e miniere cessate, non recuperate o abbandonate o in condizioni di degrado ambientale, o le porzioni di cave e miniere non suscettibili di ulteriore sfruttamento;

c-*bis*) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società del gruppo Ferrovie dello Stato italiane e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle società concessionarie autostradali;

c-bis.*1) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 114 del 18 maggio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)*;

c-*ter*) esclusivamente per gli impianti fotovoltaici, anche con moduli a terra, e per gli impianti di produzione di biometano, in assenza di vincoli ai sensi della parte seconda del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42:

1) le aree classificate agricole, racchiuse in un perimetro i cui punti distino non più di 500 metri da zone a destinazione industriale, artigianale e commerciale, compresi i siti di interesse nazionale, nonché le cave e le miniere;

2) le aree interne agli impianti industriali e agli stabilimenti, questi ultimi come definiti dall'articolo 268, comma 1, lettera *h)*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché le aree classificate agricole racchiuse in un perimetro i cui punti distino non più di 500 metri dal medesimo impianto o stabilimento;

3) le aree adiacenti alla rete autostradale entro una distanza non superiore a 300 metri;

c-*quater*) fatto salvo quanto previsto alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, c-*bis*) e c-*ter*), le aree che non sono ricomprese nel perimetro dei beni sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, né ricadono nella fascia di rispetto dei beni sottoposti a tutela ai sensi della parte seconda oppure dell'articolo 136 del medesimo decreto legislativo. Ai soli fini della presente lettera, la fascia di rispetto è determinata considerando una distanza dal perimetro di beni sottoposti a tutela di sette chilometri per gli impianti eolici e di un chilometro per gli impianti fotovoltaici. Resta ferma l'applicazione dell'articolo 30 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.».

— Si riporta l'articolo 11-*quinquiesdecies*, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52 (Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, come modificato dalla presente legge:

«Art. 11-*quinquiesdecies (Misure urgenti per il rilancio delle infrastrutture)*. — 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per gli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno, di cui alla lettera *c)* del comma 2 del presente articolo, gli adempimenti previsti dal relativo decreto di finanziamento possono essere compiuti entro il *31 marzo 2023*, a condizione che gli enti titolari dei codici unici di progetto, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, trasmettano al sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, le informazioni necessarie per la verifica dell'avanzamento dei progetti".».

Art. 6-bis

Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane

1. L'art. 2-ter *del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:*

«Art. 2-ter. (Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane).— *1. Allo scopo di realizzare le sinergie previste dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato, nonché per rilanciare gli investimenti nel settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:*

a) *l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, appositi accordi e convenzioni con le altre società del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del gruppo;*

b) *l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi quadro, stipulati dalle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;*

c) *l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione».*

Riferimenti normativi:

— Il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 luglio 2020, n. 76, è stato convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 settembre 2020, n. 120, S.O. n. 228.

— Si riporta l'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96:

«Art. 49 *(Disposizioni urgenti in materia di riordino di società)*. — 1. Con l'obiettivo di rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale, ANAS S.p.A. sviluppa le opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato, anche attraverso appositi contratti e convenzioni al fine di realizzare, tra l'altro, un incremento degli investimenti nel 2017 di almeno il 10 per cento rispetto al 2016 ed un ulteriore incremento di almeno il 10 per cento nel 2018.

2. Al fine di realizzare una proficua allocazione delle partecipazioni pubbliche facenti capo al Ministero dell'economia e delle finanze in ambiti industriali omogenei, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dal verificarsi delle condizioni di cui al comma 3, trasferisce, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea, alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. le azioni della società ANAS S.p.A. mediante aumento di capitale della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. tramite conferimento in natura. L'aumento di capitale è realizzato per un importo corrispondente al patrimonio netto di ANAS S.p.A. risultante da una situazione patrimoniale approvata dal Consiglio di amministrazione della società e riferita ad una data non anteriore a quattro mesi dal conferimento. Pertanto, all'operazione di trasferimento non si applicano gli articoli 2343, 2343-*ter*, 2343-*quater*, nonché l'articolo 2441 del codice civile. Tutti gli atti e le operazioni posti in essere per il trasferimento di ANAS S.p.A. in Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta e da tasse.

3. Il trasferimento di cui al comma 2 è subordinato alle seguenti condizioni:

a) perfezionamento del Contratto di Programma 2016/2020 tra lo Stato e ANAS S.p.A. secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

b) acquisizione di una perizia giurata di stima da cui risulti l'adeguatezza dei fondi stanziati nel bilancio ANAS, anche considerato quanto disposto dai commi 7 e 8, rispetto al valore del contenzioso giudiziale in essere; il perito incaricato viene nominato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. nell'ambito di una terna di esperti proposta dal Ministero dell'economia e delle finanze;

b-*bis*) l'assenza di effetti negativi sui saldi di finanza pubblica rilevanti ai fini degli impegni assunti in sede europea, verificata dal Ministero dell'economia e delle finanze.

4. Ad esito del trasferimento di cui al comma 2, restano in capo ad ANAS S.p.A. le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati.

5. Intervenuto il trasferimento della partecipazione detenuta dallo Stato in ANAS S.p.A., qualsiasi deliberazione o atto avente ad oggetto il trasferimento di ANAS S.p.A. o operazioni societarie straordinarie sul capitale della società è oggetto di preventiva autorizzazione del Ministro dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Alla data di trasferimento della partecipazione detenuta dallo Stato in ANAS S.p.A., all'articolo 7, comma 4, del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, al terzo periodo dopo le parole: «successive modifiche» le parole: «dello statuto o» sono soppresse e il comma 6 del medesimo articolo 7 è abrogato.

6-*bis*. La società ANAS S.p.a. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

7. ANAS S.p.A. è autorizzata per gli anni dal 2017 al 2022, nei limiti delle risorse di cui al comma 8, a definire, mediante la sottoscrizione di accordi bonari e/o transazioni giudiziali e stragiudiziali, le controversie con le imprese appaltatrici derivanti dall'iscrizione di riserve o da richieste di risarcimento, laddove sussistano i presupposti e le condizioni di cui agli articoli 205 e 208 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e con le modalità ivi previste, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della Società stessa.

7-*bis*. L'Autorità nazionale anticorruzione verifica in via preventiva, ai sensi dell'articolo 213, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la correttezza della procedura adottata dall'ANAS per la definizione degli accordi bonari e delle transazioni di cui ai commi 7 e 7-*ter*. Le modalità di svolgimento della verifica preventiva sono definite in apposita convenzione stipulata tra l'Anas S.p.A. e l'Autorità nazionale anticorruzione nella quale è individuata anche la documentazione oggetto di verifica.

7-*ter*. ANAS S.p.a. è autorizzata nei limiti previsti ai commi 7 e 8 a definire mediante transazioni giudiziali e stragiudiziali le controversie con i contraenti generali derivanti da richieste di risarcimento laddove sussistano i presupposti e le condizioni di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della società stessa.

8. La quota dei contributi quindicennali assegnati con le delibere CIPE nn. 96/2002, 14/2004 e 95/2004 pubblicate, rispettivamente, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 2003, n. 304 del 29 dicembre 2004 e n. 147 del 27 giugno 2005, non utilizzati ed eccedenti il fabbisogno risultante dalla realizzazione degli interventi di cui alle predette delibere, nel limite complessivo di 700 milioni di euro, è destinata, con esclusione delle somme cadute in perenzione, alle finalità di cui ai commi 7 e 7-*ter*. Il CIPE individua le risorse annuali effettivamente disponibili in relazione al quadro aggiornato delle opere concluse da destinare alle predette finalità, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica.

9. All'articolo 3 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, i commi 115, 116, 117, 118 e 119, sono abrogati.

10. All'articolo 44 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il comma 5 è abrogato.

11. Al fine di favorire l'attuazione del presente articolo, non si applicano ad ANAS S.p.A., a decorrere dal trasferimento di cui al comma 2, le norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, fermo restando, finché l'ANAS risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

12. Nelle more del perfezionamento del contratto di programma ANAS 2016-2020, ai sensi dell'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare la società ANAS S.p.A., nel limite del 5% delle risorse complessivamente finalizzate al contratto dalla medesima legge n. 208 del 2015, ad effettuare la progettazione di interventi nonché, nel limite di un ulteriore 15%delle medesime risorse, a svolgere attività di manutenzione straordinaria della rete stradale nazionale. Le attività svolte ai sensi del presente articolo devono essere distintamente indicate nel Contratto di programma 2016-2020 e le relative spese sostenute devono essere rendicontate secondo le modalità previste per il «Fondo Unico ANAS», come definite dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 869, della legge 28 dicembre 2015, n. 208. Nell'ambito delle attività di manutenzione straordinaria della rete stradale nazionale, la società ANAS S.p.A. ha particolare riguardo alla verifica dell'idoneità statica e all'esecuzione di opere per la messa in sicurezza statica di ponti, viadotti, cavalcavia e strutture similari.

12-*bis*. All'articolo 1, comma 1025, quarto periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, le parole: «ad integrazione delle risorse già stanziate a tale scopo, per gli interventi di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria attuativi delle deliberazioni adottate dal CIPE, ai sensi della legislazione vigente» sono sostituite dalle seguenti: «ad integrazione delle risorse già stanziate e comprese nell'ambito del contratto di programma ANAS Spa 2016-2020».

— La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 26 febbraio 2014, n. 2014/24/UE sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee 28 marzo 2014, n. L 94.

— La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 26 febbraio 2014, n. 2014/25/UE sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee 28 marzo 2014, n. L 94.

Art. 7.

Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, *al codice della strada, di cui al decreto legislativo* 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi»;

a) all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: «manufatti per il rifornimento» sono inserite le seguenti: «e la ricarica dei veicoli»;

2) al comma 5, dopo le parole: «da aree di servizio» sono inserite le seguenti: «, da aree per la ricarica dei veicoli»;

3) al comma 5-*bis*, dopo le parole: «*e successive modificazioni,*» sono inserite le seguenti: «*e delle norme* che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica»;

b) all'articolo 47, al comma 2, lettera *a)*, i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

«- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria *L1e*;

categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar;»;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole «potenza nominale continua massima di 0,25 KW» sono inserite le seguenti: «, o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci,»;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico × larghezza del piano di carico ≥ 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo.»;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

«2-*bis*. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-*ter*. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione *amministrativa del pagamento di una somma* da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1.».

c-bis*) all'articolo 61, comma 1, lettera* c)*, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi»;*

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-*bis*. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite *dell'anagrafe* nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento.»;

d-bis*) all'articolo 110:*

*1) al comma 5, le parole: «per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4» sono sostituite dalle seguenti: «di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-*bis *e 3»;*

2) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

*«5-*bis*. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-*bis *e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;*

d-ter*) all'articolo 114:*

1) al comma 6, dopo le parole: «Le modalità per l'immatricolazione» sono inserite le seguenti «, gestite esclusivamente in via telematica,»;

2) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

*«6-*bis*. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;*

e) *all'articolo 116:*

1) al comma 3, la lettera f) *è sostituita dalla seguente:*

*«*f) *B:*

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 kg, è richiesto il

superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice europeo, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore a 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni»;

2) al comma 4, le parole: «C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio» sono sostituite dalle seguenti: «BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE»;

3) al comma 11, le parole: «C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE» sono sostituite dalle seguenti: «C1, C, C1E e CE, anche speciale» e dopo le parole: «D1, D1E, D e DE» sono inserite le seguenti: «, anche speciale,»;

f) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria.»;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Requisiti *soggettivi* per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita»;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-*bis*. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e 75-*bis*, comma 1, lettera *f)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo.»;

g-*bis*) all'articolo 123:

1) al comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera *c)*, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida";

2) il comma 7-*bis* è sostituito dal seguente:

«7-*bis*. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-*bis*, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare ai sensi del comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7»;

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole «La validità» sono sostituite dalle seguenti: «Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-*ter*, la validità» e le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti «Dipartimento per la mobilità sostenibile»;

2) dopo il comma 8-*bis* è inserito il seguente:

«8-*ter*. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. *In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile*»;

3) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-*ter*.»;

4) al comma 10, dopo le parole: «Direzione generale per la motorizzazione» sono inserite le seguen-

ti: «per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione» e le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Dipartimento per la mobilità sostenibile»;

5) al comma 10-*bis*, le parole: «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Dipartimento per la mobilità sostenibile» e le parole «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

h-*bis*) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis* si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato»;

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t;

b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t;

c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t;

d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t»;

3) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

«2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2»;

4) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva»;

5) al comma 3-*bis*, le parole: «15 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «10 per cento»;

6) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*; in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore»;

7) al comma 10, le parole: «10 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «5 per cento»;

8) al comma 10-*bis*, le parole: «valore minimo fra il 20 per cento e il 10 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «5 per cento»;

9) il comma 11 è sostituito dal seguente:

«11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione»;

10) al comma 12, dopo le parole: «strumenti di pesa» sono inserite le seguenti: «di tipo statico»;

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente:

«12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido»;

i) all'articolo 190, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.»;

i-*bis*) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:

«Art. 198-bis (Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni).– 1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3 e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202,

si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto per la disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora, nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, entro il suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro centoventi giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata. L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o al comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende chi ha accertato la violazione»;

i-*ter*) all'articolo 203, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-*bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definite le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera *e)*, è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio*, del 25 luglio 1996,* e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera *e)*, si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

2-*bis*. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.

3. All'articolo 33-*bis*, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole «di dodici mesi» sono sostituite dalle seguenti: «di ventiquattro mesi».

4. (*soppresso*).

4-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sia stato già adottato il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-*terdecies*, di nomina del commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

4-*ter*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma 4-*ter*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-*quinquies*. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, entro il termine assegnato ai sensi del comma 4-*ter*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo.

4-*sexies*. Al fine di completare l'asse viario di collegamento tra la Via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in provincia di Lucca, è assegnato a detto comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva e al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

4-*septies*. Agli oneri derivanti dal comma 4-*sexies*, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

4-*octies*. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia-Romagna e di assicurare un'alternativa alla E45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, la risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3-*bis* «Tiberina» sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia-Romagna e Toscana, è assegnato ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai codici unici di progetto (CUP), da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione e all'assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 7 *(Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)*. — (*Omissis*).

9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 24, commi 4, 5 e 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 24 *(Pertinenze delle strade)*. — (*Omissis*).

4. Sono pertinenze di servizio le aree di servizio, con i relativi manufatti per il rifornimento *e la ricarica dei veicoli* ed il ristoro degli utenti, le aree di parcheggio, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati dall'ente proprietario della strada in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti. Le pertinenze di servizio sono determinate, secondo le modalità fissate nel regolamento, dall'ente proprietario della strada in modo che non intralcino la circolazione o limitino la visibilità.

5. Le pertinenze costituite da aree di servizio, *da aree per la ricarica dei veicoli* da aree di parcheggio e da fabbricati destinate al ristoro possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario ovvero essere affidate dall'ente proprietario in concessione a terzi secondo le condizioni stabilite dal regolamento.

5-*bis*. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le pertinenze di servizio relative alle strade di tipo *A)* sono previste, secondo le modalità fissate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentita l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui al comma 5-*ter* dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, *e delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica* e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 47, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 47 *(Classificazione dei veicoli)*. — (*Omissis*).

2. I veicoli a motore e i loro rimorchi, di cui al comma 1, lettere *e), f), g), h), i)* e *n)* sono altresì classificati come segue in base alle categorie internazionali:

a) *- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;*

- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria L1e;

- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar;

-categoria L5e: veicoli a tre ruote simmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h;

- categoria L6e: quadricicli leggeri, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cm^3 per i motori ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici. Tali veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai ciclomotori a tre ruote della categoria L2e, salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie;

- categoria L7e: i quadricicli, diversi da quelli di cui alla categoria L6e, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW. Tali veicoli sono considerati come tricicli e sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli della categoria L5e salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 50, commi 1 e 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 50 *(Velocipedi)*. — 1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW, *o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci*, la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare. I velocipedi a pedalata assistita possono essere dotati di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi, purché con questa modalità il veicolo non superi i 6 km/h.

2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza. *I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico × larghezza del piano di carico ≥ 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo.*

2-bis. *I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.*

2-ter. *Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1.*».

— Si riporta l'articolo 61, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 61 *(Sagoma limite)*. — 1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere:

a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili;

b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti è consentito che tale altezza sia di 4,30 m;

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri. *I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 97, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 97 *(Circolazione dei ciclomotori)*. — (*Omissis*).

3. Ciascun ciclomotore è individuato nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica, contenente il numero di targa, il nominativo del suo titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l'indicazione della data e dell'ora di ciascuna variazione d'intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti terrestri a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.

3-bis. *In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 110, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 110 *(Immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole)*. — (*Omissis*).

5. Il regolamento stabilisce il contenuto e le caratteristiche della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica, nonché le modalità *di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2*-bis *e 3*.

5-bis. *Le operazioni di cui ai commi 2, 2*-bis *e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 114, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 114 *(Circolazione su strada delle macchine operatrici)*. — (*Omissis*).

6. Le modalità per l'immatricolazione*, gestite esclusivamente in via telematica,* e la targatura sono stabilite dal regolamento.

6-bis. *Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 116, commi 3, 4 e 11, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 116 *(Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore)*. — (*Omissis*).

3. La patente di guida, conforme al modello UE, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli per ciascuna di esse indicati:

a) AM:

1) ciclomotori a due ruote (categoria L1e) con velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;

2) veicoli a tre ruote (categoria L2e) aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 45 km/h e caratterizzati da un motore, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se ad accensione comandata, oppure la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4kW per i motori elettrici;

3) quadricicli leggeri la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg (categoria L6e), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cm³ per i motori ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;

b) A1:

1) motocicli di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;

2) tricicli di potenza non superiore a 15 kW;

c) A2: motocicli di potenza non superiore a 35 kW con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima;

d) A:

1) motocicli, ossia veicoli a due ruote, senza carrozzetta (categoria L3e) o con carrozzetta (categoria L4e), muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h;

2) tricicli di potenza superiore a 15 kW, fermo restando quanto previsto dall'articolo 115, comma 1, lettera *e)*, numero 1);

e) B1: quadricicli diversi da quelli di cui alla lettera *a)*, numero 3), la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (categoria L7e) (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW. Tali veicoli sono considerati come tricicli e sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli della categoria L5e salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie;

f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 Kg, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice europeo, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore a 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;

(*Omissis*).

4. I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono conseguire la patente speciale delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, *BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE*. Le suddette patenti possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, e possono indicare determinate prescrizioni in relazione all'esito degli accertamenti di cui all'articolo 119, comma 4. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente utilizzando i codici comunitari armonizzati, ovvero i codici nazionali stabiliti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici. Ai titolari di patente B speciale è vietata la guida di autoambulanze.

(*Omissis*).

11. Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria *C1, C, C1E e CE, anche speciale*, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria D1, D1E, D e DE, *anche speciale*, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari.».

— Si riporta l'articolo 117, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 117 *(Limitazioni nella guida)*. — (*Omissis*).

2-*bis*. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. *Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria.* Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall' articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all' articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 120 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 120 *(Requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita)*. — 1. Non possono conseguire la patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423, ad eccezione di quella di cui all' articolo 2, e dalla legge 31 maggio 1965, n. 575, le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi, nonché i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e 75-*bis*, comma 1, lettera *f)*, del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti. Non possono di nuovo conseguire la patente di guida le persone a cui sia applicata per la seconda volta, con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, la revoca della patente ai sensi del quarto periodo del medesimo comma.

(*Omissis*).

6-bis. *Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera* a)*, e 75-*bis*, comma 1, lettera* f)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al com-*

ma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 123, commi 7 e 7-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 123 *(Autoscuole)*. — (*Omissis*).

7. L'autoscuola deve svolgere l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di patente di qualsiasi categoria, possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti idonei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che rilascia specifico attestato di qualifica professionale. Qualora più scuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro di istruzione automobilistica, riconosciuto dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri. Secondo criteri uniformi fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le medesime autoscuole possono demandare, integralmente o parzialmente, al centro di istruzione automobilistica la formazione dei conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, fatta eccezione per quella di categoria B, e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale. In caso di applicazione del periodo precedente, le dotazioni complessive, in personale e in attrezzature, delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte. *Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera* c), *della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida.*

*7-*bis. *L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-*bis*, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare ai sensi del comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 126 *(Durata e conferma della validità della patente di guida)*. — (*Omissis*).

8. *Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-*ter, *la validità* della patente è confermata dal competente ufficio centrale del *Dipartimento per la mobilità sostenibile*, che trasmette per posta al titolare della patente di guida un duplicato della patente medesima, con l'indicazione del nuovo termine di validità. A tal fine i sanitari indicati nell'articolo 119, comma 2, sono tenuti a trasmettere al suddetto ufficio del *Dipartimento per la mobilità sostenibile*, nel termine di cinque giorni decorrente dalla data di effettuazione della visita medica, i dati e ogni altro documento utile ai fini dell'emissione del duplicato della patente di cui al primo periodo. Analogamente procedono le commissioni di cui all'articolo 119, comma 4. Non possono essere sottoposti alla visita medica i conducenti che non dimostrano, previa esibizione delle ricevute, di avere effettuato i versamenti in conto corrente postale degli importi dovuti per la conferma di validità della patente di guida. Il personale sanitario che effettua la visita è responsabile in solido dell'omesso pagamento. Il titolare della patente, dopo aver ricevuto il duplicato, deve provvedere alla distruzione della patente scaduta di validità.

(*Omissis*)

*8-*ter. *Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.*

9. Per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in un altro Stato per un periodo di almeno sei mesi, la validità della patente è altresì confermata, tranne per i casi previsti nell'articolo 119, commi 2-*bis* e 4, dalle autorità diplomatico-consolari italiane presenti negli Stati medesimi, che rilasciano, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici da parte di medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani, una specifica attestazione che per il periodo di permanenza all'estero fa fede dell'avvenuta verifica del permanere dei requisiti di idoneità psichica e fisica. Chi ha rinnovato la patente di guida presso un'autorità diplomatico-consolare italiana in uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo ha l'obbligo, entro sei mesi dalla riacquisizione della residenza in Italia, di rinnovare la patente stessa secondo la procedura ordinaria prevista al comma 8. *Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-ter.*

10. L'autorità sanitaria, nel caso che dagli accertamenti di cui al comma 8 rilevi che siano venute a mancare le condizioni per la conferma della validità della patente, comunica al competente ufficio della Direzione generale per la motorizzazione *per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione del Dipartimento per la mobilità sostenibile* l'esito dell'accertamento stesso per i provvedimenti di cui agli articoli 129, comma 2, e 130.

10-*bis*. La commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, che, a seguito di accertamento dell'idoneità psicofisica, valuta che il conducente debba procedere al declassamento della patente di guida, trasmette, per via informatica, i dati del conducente all'Ufficio centrale operativo, che provvede alla stampa e alla spedizione della nuova patente di guida. Contenuti e modalità di trasmissione dei dati della commissione medica locale all'Ufficio centrale operativo del *Dipartimento per la mobilità sostenibile* sono fissati con decreto del *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 167 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 167 *(Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi)*. — 1. I veicoli a motore ed i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione.

*1-*bis. *Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis *si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.*

2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

a) *da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t;*

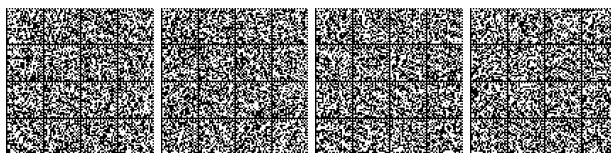
b) *da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t;*

c) *da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t;*

d) *da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t*

*2-*bis. *I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.*

3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva.

3-*bis*. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del *10 per cento* quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni di cui al comma 3.

4. Gli autoveicoli adibiti al trasporto di veicoli di cui all'art. 10, comma 3, lettera *d)*, possono circolare con il loro carico soltanto sulle autostrade o sulle strade con carreggiata non inferiore a 6,50 m e con altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 20 cm. I veicoli di cui all'art. 10, comma 3, lettera *e)* e *g)*, possono circolare con il loro carico sulle strade che abbiano altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 30 cm.

5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis*; in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2*-bis *per il veicolo trattore.*

6. La sanzione di cui al comma 5 si applica anche nell'ipotesi di eccedenze di massa di uno solo dei veicoli, anche se non ci sia eccedenza di massa nel complesso.

7. Chiunque circola in violazione delle disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694, ferma restando la responsabilità civile di cui all'art. 2054 del codice civile.

8. Agli effetti delle sanzioni amministrative previste dal presente articolo le masse complessive a pieno carico indicate nelle carte di circolazione, nonché i valori numerici ottenuti mediante l'applicazione di qualsiasi percentuale, si devono considerare arrotondati ai cento chilogrammi superiori.

9. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo. L'intestatario della carta di circolazione del veicolo è tenuto a corrispondere agli enti proprietari delle strade percorse l'indennizzo di cui all'art. 10, comma 10, commisurato all'eccedenza rispetto ai limiti di massa di cui all'art. 62.

10. Quando è accertata una eccedenza di massa superiore al 5 per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione del carico entro i limiti consentiti.

10-*bis*. Per i veicoli di cui al comma 2-*bis* l'eccedenza di massa ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 10 è pari al *5 per cento* più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione.

11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.

12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo statico in regola con le verifiche di legge e di quelli in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti di accompagnamento previsti da disposizioni di legge. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.

12-bis. *Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.*

13. Ai veicoli immatricolati all'estero si applicano tutte le norme previste dal presente articolo.».

— Si riporta l'articolo 190, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 190. *(Comportamento dei pedoni)*. — (*Omissis*)

7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'art. 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7. *Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 203 *(Ricorso al prefetto)*. — 1. Il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'art. 196, nel termine di giorni sessanta dalla contestazione o dalla notificazione, qualora, non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre ricorso al prefetto del luogo della commessa violazione, da presentarsi all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore ovvero da inviarsi agli stessi con raccomandata con ricevuta di ritorno o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. Con il ricorso possono essere presentati i documenti ritenuti idonei e può essere richiesta l'audizione personale.

1-*bis*. Il ricorso di cui al comma 1 può essere presentato direttamente al prefetto mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall' articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. In tale caso, per la necessaria istruttoria, il prefetto trasmette all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore il ricorso, corredato dei documenti allegati dal ricorrente, nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione.

2. Il responsabile dell'ufficio o del comando cui appartiene l'organo accertatore, è tenuto a trasmettere gli atti al prefetto nel termine di sessanta giorni dal deposito o dal ricevimento del ricorso nei casi di cui al comma 1 e dal ricevimento degli atti da parte del prefetto nei casi di cui al comma 1-*bis*. Gli atti, corredati dalla prova della avvenuta contestazione o notificazione, devono essere altresì corredati dalle deduzioni tecniche dell'organo accertatore utili a confutare o confermare le risultanze del ricorso.

3. Qualora nei termini previsti non sia stato proposto ricorso e non sia avvenuto il pagamento in misura ridotta, il verbale, in deroga alle disposizioni di cui all'art. 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, costituisce titolo esecutivo per una somma pari alla metà del massimo della sanzione amministrativa edittale e per le spese di procedimento.

3-bis. *Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni.*».

— La direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea 17 settembre 1996, n. L 235.

— Si riporta l'articolo 33-*bis*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, come modificato dalla presente legge:

«Art. 33-*bis (Monopattini elettrici)*. — 1. Il termine di conclusione della sperimentazione di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, indicato dall'articolo 7 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019, è prorogato di *ventiquattro mesi*. La circolazione mediante segway, hoverboard e monowheel, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica, nell'ambito della sperimentazione disciplinata dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019 e nel rispetto delle caratteristiche tecniche e costruttive e delle condizioni di circolazione da esso definite.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e

della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156:

«Art. 2 *(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)*. — (*Omissis*).

2-*terdecies*. Le società di cui all' articolo 36, comma 2, lettera *b)*, numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all' articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi)*. — (*Omissis*).

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, è pubblicato nella GUUE n. L 171 del 29 giugno 2007.

— Si riporta l'articolo 31, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 31 *(Ruolo e funzioni del responsabile del procedimento negli appalti e nelle concessioni)*. — (*Omissis*).

8. Gli incarichi di progettazione, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, direzione dei lavori, direzione dell'esecuzione coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, di collaudo, nonché gli incarichi che la stazione appaltante ritenga indispensabili a supporto dell'attività del responsabile unico del procedimento, vengono conferiti secondo le procedure di cui al presente codice e, in caso di importo inferiore alla soglia di 40.000 euro, possono essere affidati in via diretta, ai sensi dell'articolo 36, comma 2, lettera *a)*. L'affidatario non può avvalersi del subappalto, fatta eccezione per indagini geologiche, geotecniche e sismiche, sondaggi, rilievi, misurazioni e picchettazioni, predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio, con esclusione delle relazioni geologiche, nonché per la sola redazione grafica degli elaborati progettuali. Il progettista può affidare a terzi attività di consulenza specialistica inerenti ai settori energetico, ambientale, acustico e ad altri settori non attinenti alle discipline dell'ingegneria e dell'architettura per i quali siano richieste apposite certificazioni o competenze, rimanendo ferma la responsabilità del progettista anche ai fini di tali attività. Resta, comunque, ferma la responsabilità esclusiva del progettista.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze), convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130:

«Art. 1 *(Commissario straordinario per la ricostruzione)*. — (*Omissis*).

6. Il concessionario del tratto autostradale alla data dell'evento, tenuto, in quanto responsabile del mantenimento in assoluta sicurezza e funzionalità dell'infrastruttura concessa ovvero in quanto responsabile dell'evento, a far fronte alle spese di ricostruzione dell'infrastruttura e di ripristino del connesso sistema viario, entro trenta giorni dalla richiesta del Commissario straordinario, versa sulla contabilità speciale di cui al comma 8 le somme necessarie al predetto ripristino ed alle altre attività connesse di cui al comma 5, nell'importo provvisoriamente determinato dal Commissario medesimo salvo conguagli, impregiudicato ogni accertamento sulla responsabilità dell'evento e sul titolo in base al quale sia tenuto a sostenere i costi di ripristino della viabilità. Nella determinazione di detto importo, il Commissario straordinario comprende tutti gli oneri che risultano necessari al predetto ripristino, ivi inclusi quelli di cui all'articolo 1-*bis*. In caso di omesso versamento nel termine, il Commissario straordinario può individuare, omessa ogni formalità non essenziale alla valutazione delle manifestazioni di disponibilità comunque pervenute, un soggetto pubblico o privato che anticipi le somme necessarie alla integrale realizzazione delle opere, a fronte della cessione pro solvendo della pertinente quota dei crediti dello Stato nei confronti del concessionario alla data dell'evento, potendo remunerare tale anticipazione ad un tasso annuo non superiore al tasso di rendimento dei buoni del tesoro decennali maggiorato di 1,5 punti percentuali. Per assicurare il celere avvio delle attività del Commissario, in caso di mancato o ritardato versamento da parte del Concessionario, a garanzia dell'immediata attivazione del meccanismo di anticipazione è autorizzata la spesa di 30 milioni di euro annui dall'anno 2018 all'anno 2029. Agli oneri di cui al presente comma, si provvede: quanto a 30 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2018 al 2029 mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205; ai fini della compensazione in termini di fabbisogno e indebitamento netto, quanto a 40 milioni di euro per l'anno 2018 e 120 milioni di euro per l'anno 2019, mediante corrispondente riduzione del medesimo Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 e quanto a 20 milioni di euro per l'anno 2018, 40 milioni di euro per l'anno 2019, 20 milioni di euro per l'anno 2020, mediante corrispondente utilizzo del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189. All'atto del versamento da parte del Concessionario delle somme necessarie per gli interventi di cui al primo periodo del presente comma, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è corrispondentemente reintegrato, anche mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato da parte del Commissario. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*Omissis*).».

Art. 7-bis

Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali

1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto ai sensi del quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro dodici mesi dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazio-

nale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente, finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1 l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato dall'ANAS S.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate all'ANAS S.p.a. nei termini e secondo le modalità definiti con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata all'ANAS S.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-quater.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale *n. 266 del 26 ottobre 2020, e n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella* Gazzetta Ufficiale *n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, sono disposte la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nel supplemento ordinario n. 195 alla* Gazzetta Ufficiale *n. 198 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella* Gazzetta Ufficiale *n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2*-terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8:

«Art. 35 *(Disposizioni in materia di concessioni autostradali)*. — 1. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera *a)* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera *a)*.

1-*bis*. All'articolo 1, comma 1078, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, il primo periodo è sostituito dal seguente: "Le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi di cui al comma 1076 entro il 31 dicembre 2020, per gli interventi realizzati nel 2018 e nel 2019, ed entro il 31 dicembre successivo all'anno di riferimento, per gli interventi realizzati dal 2020 al 2023, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

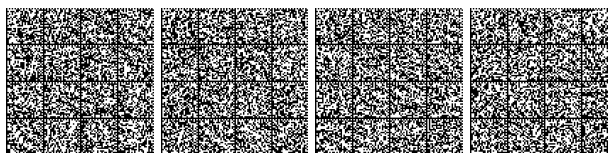
1-*ter*. L'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è abrogato. Conseguentemente, fino al 31 ottobre 2028, la Società Autostrada tirrenica Spa, in forza della convenzione unica stipulata in data 11 marzo 2009, provvede esclusivamente alla gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società Autostrada tirrenica Spa procedono alla revisione della predetta convenzione unica tenendo conto delle vigenti disposizioni in materia di contratti pubblici nonché di quanto disposto dal primo periodo del presente comma, in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le tratte diverse da quelle previste dal secondo periodo sono assegnate, all'esito del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo, alla società ANAS Spa che provvede altresì alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 - Aurelia, nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a tale fine nell'ambito del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025. Per la progettazione ed esecuzione dell'intervento viario di cui al precedente periodo, a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma relativo al periodo 2021-2025 e fino al completamento dei lavori, l'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS Spa è nominato commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all' articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Al commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza e indennità comunque denominate.».

— Si riporta l'articolo 176, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 176 *(Cessazione, revoca d'ufficio, risoluzione per inadempimento e subentro)*. — (*Omissis*).

4. Qualora la concessione sia risolta per inadempimento della amministrazione aggiudicatrice ovvero quest'ultima revochi la concessione per motivi di pubblico interesse spettano al concessionario:

a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario;

b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione, ivi inclusi gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse;

c) un indennizzo a titolo di risarcimento del mancato guadagno pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire ovvero, nel caso in cui l'opera abbia superato la fase di collaudo, del valore attuale dei ricavi risultanti dal piano economico finanziario allegato alla concessione per gli anni residui di gestione.

(*Omissis*).».

— La delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020 è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 266 del 26 ottobre 2020.

— La delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020 è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 del 24 ottobre 2020.

— La delibera del Comitato interministeriale n. 88 del 18 novembre 2010 è pubblicata nel supplemento ordinario n. 195 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 198 del 26 agosto 2011.

— La delibera del Comitato interministeriale n. 51 del 2 agosto 2013 è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 2 del 3 gennaio 2014.

— Si riporta l'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156:

«Art. 2 *(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)*. — (*Omissis*).

2-*terdecies*. Le società di cui all' articolo 36, comma 2, lettera *b)*, numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all' articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.».

Art. 7-ter

Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25.

1. La convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra l'ANAS S.p.a. e la Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi S.p.a., sulla base delle motivazioni di cui al decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale alla società in house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, l'ANAS S.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo altresì allo svolgimento delle seguenti attività:*

a) *effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;*

b) *completamento degli interventi di cui all'articolo 52*-quinquies *del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e di cui all'articolo 16*-bis *del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;*

c) *nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.*

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, l'ANAS S.p.a.:

a) *si avvale, con rimborso dei relativi oneri e a valere sulle risorse di cui al comma 10, del personale della società Strada dei Parchi S.p.a., nonché delle società Parchi Global Services S.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022 di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. L'ANAS S.p.a. è altresì autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che è inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS S.p.a., in un livello corrispondente a quello riconosciuto dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Servi-*

*ces S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del secondo periodo è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies *del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, entro la data dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;*

b) *per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei princìpi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e delle disposizioni in materia di subappalto;*

c) *può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del citato codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del medesimo codice, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, dello stesso codice;*

d) *provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera* a) *del comma 2 del presente articolo e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-*bis*, comma 2, del presente decreto. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore dell'ANAS S.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.*

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi S.p.a., la società Parchi Global Services S.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding S.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione dell'ANAS S.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato dall'ANAS S.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.a. La documentazione e i beni messi a disposizione dell'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nello stesso comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte dell'ANAS S.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati dalla Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) *e* b) *del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, sono rese nei confronti dell'ANAS S.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, l'ANAS S.p.a. subentra nei contratti di cui al primo periodo che sono dalla stessa ritenuti indispensabili.*

7. In relazione alle procedure di affidamento indette dall'ANAS S.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022 nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

8. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante dell'ANAS S.p.a., un rappresentante della regione Abruzzo, un rappresentante della regione Lazio e una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del Tavolo non spettano compensi, indennità, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati. Dall'istituzione e dal funzionamento del Tavolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del Tavolo di cui al comma 8 sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

10. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) *del comma 2, dalle lettere* a), b) *e* c) *del comma 3, nonché dai commi 4 e 6 si provvede a valere sui proventi dei pedaggi riscossi dall'ANAS S.p.a. ai sensi della lettera* d) *del citato comma 3. Per l'anno 2022 è riconosciuta in favore dell'ANAS S.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che è restituita dalla medesima società, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla società in house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata del bilancio dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2 del presente articolo. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-*bis*, comma 3.*

*11. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi S.p.a. agli obblighi previsti dalla convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto ai sensi dell'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 7-*bis*, comma 1, del presente decreto. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-*bis*, comma 3.*

*12. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 11, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-*bis*, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera* c)*, della convenzione unica di cui al comma 1, dovute e non ancora versate dalla Strada dei Parchi S.p.a. all'ANAS S.p.a. alla data dell'8 luglio 2022. Il versamento all'ANAS S.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-*bis*, comma 2.*

*13. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 10, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120:

«Art. 21 *(Responsabilità erariale)*. — (*Omissis*).

2. Limitatamente ai fatti commessi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 30 giugno 2023, la responsabilità dei soggetti sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti in materia di contabilità pubblica per l'azione di responsabilità di cui all'articolo 1 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, è limitata ai casi in cui la produzione del danno conseguente alla condotta del soggetto agente è da lui dolosamente voluta. La limitazione di responsabilità prevista dal primo periodo non si applica per i danni cagionati da omissione o inerzia del soggetto agente.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 1, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 (Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti):

«Art. 1 *(Azione di responsabilità)*. — 1. La responsabilità dei soggetti sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti in materia di contabilità pubblica è personale e limitata ai fatti ed alle omissioni commessi con dolo o con colpa grave, ferma restando l'insindacabilità nel merito delle scelte discrezionali. La prova del dolo richiede la dimostrazione della volontà dell'evento dannoso. In ogni caso è esclusa la gravità della colpa quando il fatto dannoso tragga origine dall'emanazione di un atto vistato e registrato in sede di controllo preventivo di legittimità, limitatamente ai profili presi in considerazione nell'esercizio del controllo. La gravità della colpa e ogni conseguente responsabilità sono in ogni caso escluse per ogni profilo se il fatto dannoso trae origine da decreti che determinano la cessazione anticipata, per qualsiasi ragione, di rapporti di concessione autostradale, allorché detti decreti siano stati vistati e registrati dalla Corte dei conti in sede di controllo preventivo di legittimità svolto su richiesta dell'amministrazione procedente. Il relativo debito si trasmette agli eredi secondo le leggi vigenti nei casi di illecito arricchimento del dante causa e di conseguente indebito arricchimento degli eredi stessi.».

— Si riporta l'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n.162 (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8:

«Art. 35 *(Disposizioni in materia di concessioni autostradali)*. — 1. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della con-

cessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera *a)* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera *a)*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n.121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156:

«Art. 2 *(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)*. — (*Omissis*).

2-*sexies*. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 52-*quinquies*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n.50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96:

«Art. 52-*quinquies (Sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25)*. — 1. Nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 1, comma 183, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, e tenuto conto della necessità e urgenza di mettere in sicurezza antisismica le autostrade A24 e A25, nelle more della definizione degli strumenti di pianificazione tecnica ed economica dell'intero impianto infrastrutturale, l'obbligo del concessionario di versare le rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, lettera *c)*, della vigente convenzione stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2015 e 2016, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000 comprendente gli interessi di dilazione, è sospeso, previa presentazione di un piano di convalida per interventi urgenti, presentato dal concessionario entro venti giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, da approvare entro il 31 agosto 2017, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Nel medesimo decreto sono altresì definite le modalità di attuazione della presente disposizione, nonché la regolazione di detto periodo transitorio. Tale importo è destinato all'immediato avvio dei lavori di messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25. Il concessionario effettua il versamento all'ANAS S.p.A. delle rate sospese del corrispettivo della concessione, tutte di spettanza dell'ANAS S.p.A., per complessivi euro 111.720.000, in tre rate che scadono il 31 marzo di ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, ognuna delle quali dell'importo di euro 37.240.000 con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale. Restano altresì ferme le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo spettante all'ANAS S.p.A.».

— Si riporta l'articolo 16-*bis*, del decreto-legge 20 giugno 2017, n.91 (Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno), convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123:

«Art. 16-*bis (Contributo per interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25)*. — 1. Per lo sviluppo dei territori delle regioni Abruzzo e Lazio ed al fine di consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25 che si rendono necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017, è autorizzato un contributo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025 a favore della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.

2. Agli oneri di cui al comma 1, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020 di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.

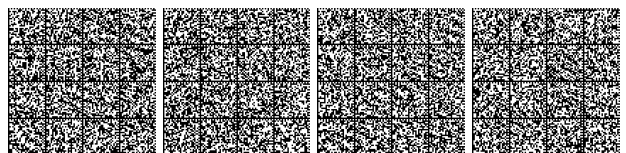
3. Il valore degli interventi di ripristino e messa in sicurezza autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché il contributo di cui al presente articolo sono riportati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.».

— Si riporta l'articolo 206, del decreto-legge 19 maggio 2020, n.34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77:

«Art. 206 *(Interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017, nonché per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali)*. — 1. Al fine di accelerare le attività di messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25, e il necessario coordinamento dei lavori per l'adeguamento alla normativa tecnica nazionale ed europea, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è nominato apposito Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica, nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente per la parte effettuata con contributo pubblico. Il Commissario dura in carica fino al 31 dicembre 2025. Al Commissario straordinario è attribuito un compenso, determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in misura non superiore a quella prevista dall'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico dell'opera.

2. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario si avvale, come struttura di supporto tecnico-amministrativo, di una società pubblica di gestione di lavori pubblici con la quale stipula apposita convenzione nonché di esperti o consulenti fino al numero massimo di 10, scelti anche tra soggetti estranei alla pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, di comprovata esperienza nel settore delle opere pubbliche e nelle discipline giuridiche o tecnico-ingegneristiche, i cui costi sono posti a carico delle risorse disponibili per il finanziamento dell'opera nel limite complessivo del 3 per cento.

3. Allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione dei lavori, il Commissario straordinario, assume ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, nella soluzione economicamente più vantaggiosa, provvede allo sviluppo, rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, anche avvalendosi dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, di istituti universitari nonché di società di progettazione altamente specializzate nel settore, mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche, con oneri a carico del quadro economico dell'opera. L'approvazione dei progetti da parte del Commissario straordinario, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati. L'autorità competente può altresì chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio; in tal caso il termine di sessanta giorni di cui al secondo periodo è sospeso fino al ricevimento della documentazione richiesta e, a partire dall'acquisizione della medesima documentazione, per un periodo massimo di trenta giorni, decorso il quale i chiarimenti o gli elementi integrativi si intendono comunque acquisiti con esito positivo. Ove sorga l'esigenza di procedere ad accertamenti di natura tecnica, l'autorità competente ne dà preventiva comunicazione al Commissario straordinario e il termine di sessanta giorni di cui al secondo periodo è sospeso, fino all'acquisizione delle risultanze degli accertamenti e, comunque, per un periodo massimo di trenta giorni, decorsi i quali si procede all'*iter* autorizzativo.

4. Per l'esecuzione dell'attività di cui al comma 3, il Commissario straordinario, entro trenta giorni dalla nomina, definisce il programma di riqualificazione delle tratte delle Autostrade A24 e A25 comprensivo degli interventi di messa in sicurezza antisismica e adeguamento

alle norme tecniche sopravvenute, tenendo conto della soluzione economicamente più vantaggiosa ed individuando eventuali interventi da realizzare da parte del concessionario. Per gli interventi individuati, il Commissario straordinario procede, entro 90 giorni dalla definizione del programma ed autonomamente rispetto al concessionario, alla predisposizione o rielaborazione dei progetti non ancora appaltati, definisce il fabbisogno finanziario e il cronoprogramma dei lavori nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente e realizza i lavori a carico del contributo pubblico per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica. Al perfezionamento dell'*iter* approvativo, il Commissario straordinario procede all'affidamento dei lavori. Dal momento dell'affidamento dei lavori e per l'intera durata degli stessi il Commissario straordinario sovraintende alla gestione delle tratte interessate e agli eventuali interventi realizzati dal concessionario ed emana, d'intesa con il concessionario, i conseguenti provvedimenti per la regolazione del traffico.

5. In relazione alle attività di cui al comma 3, il Commissario straordinario assume direttamente le funzioni di stazione appaltante e opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, il Commissario straordinario, con proprio decreto, provvede alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento.

5-*bis*. Al fine di completare gli interventi relativi alla strada statale n. 4 “via Salaria” - variante Trisungo-Acquasanta - 2° lotto funzionale dal km 155+000 al km 161+500, nonché gli interventi relativi alla strada statale n. 4 “via Salaria” - Realizzazione di strada a quattro corsie dal km 36 al km 54, è autorizzata la spesa di 3 milioni di euro per l'anno 2020 e di 17 milioni di euro per l'anno 2021 per le attività di progettazione, da concludere entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

5-*ter*. Le risorse di cui al comma 5-*bis* sono trasferite all'ANAS S.p.A. per le attività di progettazione nonché, per la quota eventualmente residua, per la realizzazione dei medesimi interventi, che sono inseriti nel contratto di, programma con l'ANAS S.p.A. con priorità di finanziamento e realizzazione.

5-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-*bis*, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2020 e a 17 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2020-2022, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2020, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Il concessionario autostradale prosegue nella gestione ordinaria dell'intera infrastruttura riscuotendo i relativi pedaggi. Entro 30 giorni dalla definizione del programma di cui al comma 4 da parte del Commissario straordinario, il concessionario propone al concedente l'atto aggiuntivo alla Convenzione e il nuovo Piano economico finanziario aggiornato secondo la disciplina prevista dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in coerenza con il presente articolo e con gli eventuali interventi di propria competenza, ai sensi del comma 4.

7. Per la realizzazione degli interventi urgenti di cui al comma 1, è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, alla quale affluiscono annualmente le risorse già destinate agli interventi del presente articolo nell'ambito dei riparti dei Fondi di investimento di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 e all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, per il finanziamento dei lavori di ripristino e della messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017, nei limiti dei relativi stanziamenti di bilancio annuali e delle disponibilità allo scopo destinate a legislazione vigente.

7-*bis*. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino alla data del 31 dicembre 2021, al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali relative a una o più regioni, l'affidamento di cui all'articolo 178, comma 8-*ter*, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può avvenire anche in favore di società integralmente partecipate da altre pubbliche amministrazioni nelle forme previste dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita sulla società il controllo analogo di cui all'articolo 5 del citato codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, secondo le modalità previste dal citato articolo 178, comma 8-*ter*.».

— Si riporta l'articolo 2119 del Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262 (Approvazione del testo del Codice civile):

«Art. 2119 *(Recesso per giusta causa)*. — Ciascuno dei contraenti può recedere dal contratto prima della scadenza del termine, se il contratto è a tempo determinato, o senza preavviso, se il contratto è a tempo indeterminato, qualora si verifichi una causa che non consenta la prosecuzione anche provvisoria, del rapporto. Se il contratto è a tempo indeterminato, al prestatore di lavoro che recede per giusta causa compete l'indennità indicata nel secondo comma dell'articolo precedente.

Non costituisce giusta causa di risoluzione del contratto la liquidazione coatta amministrativa dell'impresa. Gli effetti della liquidazione giudiziale sui rapporti di lavoro sono regolati dal codice della crisi e dell'insolvenza.».

— Si riporta l'articolo 2, comma 2-*septies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n.121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156:

«Art. 2 *(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)*. — (*Omissis*).

2-*septies*. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma 2-*sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

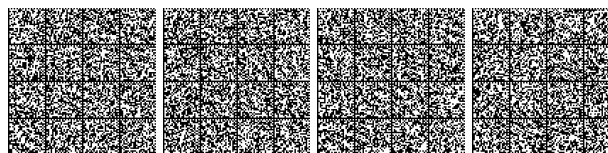
(*Omissis*).».

— Il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136) è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 settembre 2011, n. 226, S.O.

— La direttiva 26 febbraio 2014, n. 2014/24/UE (Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE) è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea 28 marzo 2014, n. L 94.

— La direttiva 26 febbraio 2014, n. 2014/25/UE (Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE) è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea 28 marzo 2014, n. L 94.

— Si riportano gli articoli 30, 34, 35, 42 e 54 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 30 *(Principi per l'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni)*. — 1. L'affidamento e l'esecuzione di appalti di opere, lavori, servizi, forniture e concessioni, ai sensi del presente codice garantisce la qualità delle prestazioni e si svolge nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, tempestività e correttezza. Nell'affidamento degli appalti e delle concessioni, le stazioni appaltanti rispettano, altresì, i principi di libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, nonché di pubblicità con le modalità indicate nel presente codice. Il principio di economicità può essere subordinato, nei limiti in cui è espressamente consentito dalle norme vigenti e dal presente codice, ai criteri, previsti nel bando, ispirati a esigenze sociali, nonché alla tutela della salute, dell'ambiente, del patrimonio culturale e alla promozione dello sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista energetico.

2. Le stazioni appaltanti non possono limitare in alcun modo artificiosamente la concorrenza allo scopo di favorire o svantaggiare indebitamente taluni operatori economici o, nelle procedure di aggiudicazione delle concessioni, compresa la stima del valore, taluni lavori, forniture o servizi.

3. Nell'esecuzione di appalti pubblici e di concessioni, gli operatori economici rispettano gli obblighi in materia ambientale, sociale e del lavoro stabiliti dalla normativa europea e nazionale, dai contratti collettivi o dalle disposizioni internazionali elencate nell'allegato X.

4. Al personale impiegato nei lavori, servizi e forniture oggetto di appalti pubblici e concessioni è applicato il contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quelli il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della concessione svolta dall'impresa anche in maniera prevalente.

5. In caso di inadempienza contributiva risultante dal documento unico di regolarità contributiva relativo a personale dipendente dell'affidatario o del subappaltatore o dei soggetti titolari di subappalti e cottimi di cui all'articolo 105, impiegato nell'esecuzione del contratto, la stazione appaltante trattiene dal certificato di pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza per il successivo versamento diretto agli enti previdenziali e assicurativi, compresa, nei lavori, la cassa edile.

5-*bis*. In ogni caso sull'importo netto progressivo delle prestazioni è operata una ritenuta dello 0,50 per cento; le ritenute possono essere svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da parte della stazione appaltante del certificato di collaudo o di verifica di conformità, previo rilascio del documento unico di regolarità contributiva.

6. In caso di ritardo nel pagamento delle retribuzioni dovute al personale di cui al comma 5, il responsabile unico del procedimento invita per iscritto il soggetto inadempiente, ed in ogni caso l'affidatario, a provvedervi entro i successivi quindici giorni. Ove non sia stata contestata formalmente e motivatamente la fondatezza della richiesta entro il termine sopra assegnato, la stazione appaltante paga anche in corso d'opera direttamente ai lavoratori le retribuzioni arretrate, detraendo il relativo importo dalle somme dovute all'affidatario del contratto ovvero dalle somme dovute al subappaltatore inadempiente nel caso in cui sia previsto il pagamento diretto ai sensi dell'articolo 105.

7. I criteri di partecipazione alle gare devono essere tali da non escludere le microimprese, le piccole e le medie imprese.

8. Per quanto non espressamente previsto nel presente codice e negli atti attuativi, alle procedure di affidamento e alle altre attività amministrative in materia di contratti pubblici nonché di forme di coinvolgimento degli enti del Terzo settore previste dal titolo VII del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117 si applicano le disposizioni di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, alla stipula del contratto e alla fase di esecuzione si applicano le disposizioni del codice civile.».

«Art. 34 *(Criteri di sostenibilità energetica e ambientale)*. — 1. Le stazioni appaltanti contribuiscono al conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione attraverso l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, almeno delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi adottati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e conformemente, in riferimento all'acquisto di prodotti e servizi nei settori della ristorazione collettiva e fornitura di derrate alimentari, anche a quanto specificamente previsto all'articolo 144.

2. I criteri ambientali minimi definiti dal decreto di cui al comma 1, in particolare i criteri premianti, sono tenuti in considerazione anche ai fini della stesura dei documenti di gara per l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 95, comma 6. Nel caso di contratti relativi alle categorie di appalto riferite agli interventi di ristrutturazione, inclusi quelli comportanti demolizione e ricostruzione, i criteri ambientali minimi di cui al comma 1, sono tenuti in considerazione, per quanto possibile, in funzione della tipologia di intervento e della localizzazione delle opere da realizzare, sulla base di adeguati criteri definiti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

3. L'obbligo di cui ai commi 1 e 2 si applica per gli affidamenti di qualunque importo, relativamente alle categorie di forniture e di affidamenti di servizi e lavori oggetto dei criteri ambientali minimi adottati nell'ambito del citato Piano d'azione.».

«Art. 35 *(Soglie di rilevanza comunitaria e metodi di calcolo del valore stimato degli appalti)*. — 1. Ai fini dell'applicazione del presente codice, le soglie di rilevanza comunitaria sono:

a) euro 5.225.000 per gli appalti pubblici di lavori e per le concessioni;

b) euro 135.000 per gli appalti pubblici di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione aggiudicati dalle amministrazioni aggiudicatrici che sono autorità governative centrali indicate nell'allegato III; se gli appalti pubblici di forniture sono aggiudicati da amministrazioni aggiudicatrici operanti nel settore della difesa, questa soglia si applica solo agli appalti concernenti i prodotti menzionati nell'allegato VIII;

c) euro 209.000 (240) per gli appalti pubblici di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione aggiudicati da amministrazioni aggiudicatrici sub-centrali; tale soglia si applica anche agli appalti pubblici di forniture aggiudicati dalle autorità governative centrali che operano nel settore della difesa, allorché tali appalti concernono prodotti non menzionati nell'allegato VIII;

d) euro 750.000 per gli appalti di servizi sociali e di altri servizi specifici elencati all'allegato IX.

2. Nei settori speciali, le soglie di rilevanza comunitaria sono:

a) euro 5.225.000 per gli appalti di lavori;

b) euro 418.000 per gli appalti di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione;

c) euro 1.000.000 per i contratti di servizi, per i servizi sociali e altri servizi specifici elencati all'allegato IX.

3. Le soglie di cui al presente articolo sono periodicamente rideterminate con provvedimento della Commissione europea, che trova diretta applicazione alla data di entrata in vigore a seguito della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

4. Il calcolo del valore stimato di un appalto pubblico di lavori, servizi e forniture è basato sull'importo totale pagabile, al netto dell'IVA, valutato dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore. Il calcolo tiene conto dell'importo massimo stimato, ivi compresa qualsiasi forma di eventuali opzioni o rinnovi del contratto esplicitamente stabiliti nei documenti di gara. Quando l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore prevedono premi o pagamenti per i candidati o gli offerenti, ne tengono conto nel calcolo del valore stimato dell'appalto.

5. Se un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore sono composti da unità operative distinte, il calcolo del valore stimato di un appalto tiene conto del valore totale stimato per tutte le singole unità operative. Se un'unità operativa distinta è responsabile in modo indipendente del proprio appalto o di determinate categorie di esso, il valore dell'appalto può essere stimato con riferimento al valore attribuito dall'unità operativa distinta.

6. La scelta del metodo per il calcolo del valore stimato di un appalto o concessione non può essere fatta con l'intenzione di escluderlo dall'ambito di applicazione delle disposizioni del presente codice relative alle soglie europee. Un appalto non può essere frazionato allo scopo di evitare l'applicazione delle norme del presente codice tranne nel caso in cui ragioni oggettive lo giustifichino.

7. Il valore stimato dell'appalto è quantificato al momento dell'invio dell'avviso di indizione di gara o del bando di gara o, nei casi in cui non sia prevista un'indizione di gara, al momento in cui l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore avvia la procedura di affidamento del contratto.

8. Per gli appalti pubblici di lavori il calcolo del valore stimato tiene conto dell'importo dei lavori stessi nonché del valore complessivo stimato di tutte le forniture e servizi messi a disposizione dell'aggiudicatario dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore, a condizione che siano necessari all'esecuzione dei lavori. Il valore delle forniture o dei servizi non necessari all'esecuzione di uno specifico appalto di lavori non può essere aggiunto al valore dell'appalto di lavori in modo da sottrarre l'acquisto di tali forniture o servizi dall'applicazione delle disposizioni del presente codice.

9. Per i contratti relativi a lavori e servizi:

a) quando un'opera prevista o una prestazione di servizi può dare luogo ad appalti aggiudicati per lotti distinti, è computato il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti;

b) quando il valore cumulato dei lotti è pari o superiore alle soglie di cui ai commi 1 e 2, le disposizioni del presente codice si applicano all'aggiudicazione di ciascun lotto.

10. Per gli appalti di forniture:

a) quando un progetto volto ad ottenere forniture omogenee può dare luogo ad appalti aggiudicati per lotti distinti, nell'applicazione delle soglie di cui ai commi 1 e 2 è computato il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti;

b) quando il valore cumulato dei lotti è pari o superiore alle soglie di cui ai commi 1 e 2, le disposizioni del presente codice si applicano all'aggiudicazione di ciascun lotto.

11. In deroga a quanto previsto dai commi 9 e 10, le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori possono aggiudicare l'appalto per singoli lotti senza applicare le disposizioni del presente codice, quando il valore stimato al netto dell'IVA del lotto sia inferiore a euro 80.000 per le forniture o i servizi oppure a euro 1.000.000 per i lavori, purché il valore cumulato dei lotti aggiudicati non superi il 20 per cento del valore complessivo di tutti i lotti in cui sono stati frazionati l'opera prevista, il progetto di acquisizione delle forniture omogenee, o il progetto di prestazione servizi.

12. Se gli appalti pubblici di forniture o di servizi presentano caratteri di regolarità o sono destinati ad essere rinnovati entro un determinato periodo, è posto come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto:

a) il valore reale complessivo dei contratti analoghi successivi conclusi nel corso dei dodici mesi precedenti o dell'esercizio precedente, rettificato, ove possibile, al fine di tenere conto dei cambiamenti in termini di quantità o di valore che potrebbero sopravvenire nei dodici mesi successivi al contratto iniziale;

b) il valore stimato complessivo dei contratti successivi aggiudicati nel corso dei dodici mesi successivi alla prima consegna o nel corso dell'esercizio, se questo è superiore ai dodici mesi.

13. Per gli appalti pubblici di forniture aventi per oggetto la locazione finanziaria, la locazione o l'acquisto a riscatto di prodotti, il valore da assumere come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto è il seguente:

a) per gli appalti pubblici di durata determinata pari o inferiore a dodici mesi, il valore stimato complessivo per la durata dell'appalto o, se la durata supera i dodici mesi, il valore complessivo, ivi compreso il valore stimato dell'importo residuo;

b) per gli appalti pubblici di durata indeterminata o che non può essere definita, il valore mensile moltiplicato per quarantotto.

14. Per gli appalti pubblici di servizi, il valore da porre come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto, a seconda del tipo di servizio, è il seguente:

a) per i servizi assicurativi: il premio da pagare e altre forme di remunerazione;

b) per i servizi bancari e altri servizi finanziari: gli onorari, le commissioni da pagare, gli interessi e altre forme di remunerazione;

c) per gli appalti riguardanti la progettazione: gli onorari, le commissioni da pagare e altre forme di remunerazione;

d) per gli appalti pubblici di servizi che non fissano un prezzo complessivo:

1) in caso di appalti di durata determinata pari o inferiore a quarantotto mesi, il valore complessivo stimato per l'intera loro durata;

2) in caso di appalti di durata indeterminata o superiore a quarantotto mesi, il valore mensile moltiplicato per quarantotto.

15. Il calcolo del valore stimato di un appalto misto di servizi e forniture si fonda sul valore totale dei servizi e delle forniture, prescindendo dalle rispettive quote. Tale calcolo comprende il valore delle operazioni di posa e di installazione.

16. Per gli accordi quadro e per i sistemi dinamici di acquisizione, il valore da prendere in considerazione è il valore massimo stimato al netto dell'IVA del complesso dei contratti previsti durante l'intera durata degli accordi quadro o del sistema dinamico di acquisizione.

17. Nel caso di partenariati per l'innovazione, il valore da prendere in considerazione è il valore massimo stimato, al netto dell'IVA, delle attività di ricerca e sviluppo che si svolgeranno per tutte le fasi del previsto partenariato, nonché delle forniture, dei servizi o dei lavori da mettere a punto e fornire alla fine del partenariato.

18. Sul valore del contratto di appalto viene calcolato l'importo dell'anticipazione del prezzo pari al 20 per cento da corrispondere all'appaltatore entro quindici giorni dall'effettivo inizio della prestazione. L'erogazione dell'anticipazione, consentita anche nel caso di consegna in via d'urgenza, ai sensi dell'articolo 32, comma 8, del presente codice, è subordinata alla costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa di importo pari all'anticipazione maggiorato del tasso di interesse legale applicato al periodo necessario al recupero dell'anticipazione stessa secondo il cronoprogramma della prestazione. La predetta garanzia è rilasciata da imprese bancarie autorizzate ai sensi del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o assicurative autorizzate alla copertura dei rischi ai quali si riferisce l'assicurazione e che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano la rispettiva attività. La garanzia può essere, altresì, rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo degli intermediari finanziari di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385. L'importo della garanzia viene gradualmente ed automaticamente ridotto nel corso della prestazione, in rapporto al progressivo recupero dell'anticipazione da parte delle stazioni appaltanti. Il beneficiario decade dall'anticipazione, con obbligo di restituzione, se l'esecuzione della prestazione non procede, per ritardi a lui imputabili, secondo i tempi contrattuali. Sulle somme restituite sono dovuti gli interessi legali con decorrenza dalla data di erogazione della anticipazione.».

«Art. 42 *(Conflitto di interesse)*. — 1. Le stazioni appaltanti prevedono misure adeguate per contrastare le frodi e la corruzione nonché per individuare, prevenire e risolvere in modo efficace ogni ipotesi di conflitto di interesse nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione degli appalti e delle concessioni, in modo da evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la parità di trattamento di tutti gli operatori economici.

2. Si ha conflitto d'interesse quando il personale di una stazione appaltante o di un prestatore di servizi che, anche per conto della stazione appaltante, interviene nello svolgimento della procedura di aggiudicazione degli appalti e delle concessioni o può influenzarne, in qualsiasi modo, il risultato, ha, direttamente o indirettamente, un interesse finanziario, economico o altro interesse personale che può essere percepito come una minaccia alla sua imparzialità e indipendenza nel contesto della procedura di appalto o di concessione. In particolare, costituiscono situazione di conflitto di interesse quelle che determinano l'obbligo di astensione previste dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62.

3. Il personale che versa nelle ipotesi di cui al comma 2 è tenuto a darne comunicazione alla stazione appaltante, ad astenersi dal partecipare alla procedura di aggiudicazione degli appalti e delle concessioni. Fatte salve le ipotesi di responsabilità amministrativa e penale, la mancata astensione nei casi di cui al primo periodo costituisce comunque fonte di responsabilità disciplinare a carico del dipendente pubblico.

4. Le disposizioni dei commi 1, 2 e 3 valgono anche per la fase di esecuzione dei contratti pubblici.

5. La stazione appaltante vigila affinché gli adempimenti di cui ai commi 3 e 4 siano rispettati.».

«Art. 54 *(Accordi quadro)*. — 1. Le stazioni appaltanti possono concludere accordi quadro nel rispetto delle procedure di cui al presente codice. La durata di un accordo quadro non supera i quattro anni per gli appalti nei settori ordinari e gli otto anni per gli appalti nei settori speciali, salvo in casi eccezionali, debitamente motivati in relazione, in particolare, all'oggetto dell'accordo quadro.

2. Nei settori ordinari, gli appalti basati su un accordo quadro sono aggiudicati secondo le procedure previste dal presente comma e dai commi 3 e 4. Tali procedure sono applicabili solo tra le amministrazioni aggiudicatrici, individuate nell'avviso di indizione di gara o nell'invito a confermare interesse, e gli operatori economici parti dell'accordo quadro concluso. Gli appalti basati su un accordo quadro non comportano in nessun caso modifiche sostanziali alle condizioni fissate nell'accordo quadro in particolare nel caso di cui al comma 3.

3. Nell'ambito di un accordo quadro concluso con un solo operatore economico, gli appalti sono aggiudicati entro i limiti delle condizioni fissate nell'accordo quadro stesso. L'amministrazione aggiudicatrice può consultare per iscritto l'operatore economico parte dell'accordo quadro, chiedendogli di completare, se necessario, la sua offerta.

4. L'accordo quadro concluso con più operatori economici è eseguito secondo una delle seguenti modalità:

a) secondo i termini e le condizioni dell'accordo quadro, senza riaprire il confronto competitivo, se l'accordo quadro contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture, nonché le condizioni oggettive per determinare quale degli operatori economici parti dell'accordo quadro effettuerà la prestazione. Tali condizioni sono indicate nei documenti di gara per l'accordo quadro. L'individuazione dell'operatore economico parte dell'accordo quadro che effettuerà la prestazione avviene sulla base di decisione motivata in relazione alle specifiche esigenze dell'amministrazione;

b) se l'accordo quadro contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture, in parte senza la riapertura del confronto competitivo conformemente alla lettera *a)* e, in parte, con la riapertura del confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro conformemente alla lettera *c)*, qualora tale possibilità sia stata stabilita dall'amministrazione aggiudicatrice nei documenti di gara per l'accordo quadro. La scelta se alcuni specifici lavori, forniture o servizi debbano essere acquisiti a seguito della riapertura del confronto competitivo o direttamente alle condizioni di cui all'accordo quadro avviene in base a criteri oggettivi, che sono indicati nei documenti di gara per l'accordo quadro. Tali documenti di gara precisano anche quali condizioni possono essere soggette alla riapertura del confronto competitivo. Le disposizioni previste dalla presente lettera, primo periodo, si applicano anche a ogni lotto di un accordo quadro per il quale tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture in questione, sono definiti nell'accordo quadro, anche se sono stati stabiliti tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture per altri lotti;

c) riaprendo il confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro, se l'accordo quadro non contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture.

5. I confronti competitivi di cui al comma 4, lettere *b)* e *c)*, si basano sulle stesse condizioni applicate all'aggiudicazione dell'accordo quadro, se necessario precisandole, e su altre condizioni indicate nei documenti di gara per l'accordo quadro, secondo la seguente procedura:

a) per ogni appalto da aggiudicare l'amministrazione aggiudicatrice consulta per iscritto gli operatori economici che sono in grado di eseguire l'oggetto dell'appalto;

b) l'amministrazione aggiudicatrice fissa un termine sufficiente per presentare le offerte relative a ciascun appalto specifico, tenendo conto di elementi quali la complessità dell'oggetto dell'appalto e il tempo necessario per la trasmissione delle offerte;

c) le offerte sono presentate per iscritto e il loro contenuto non viene reso pubblico fino alla scadenza del termine previsto per la loro presentazione;

d) l'amministrazione aggiudicatrice aggiudica l'appalto all'offerente che ha presentato l'offerta migliore sulla base dei criteri di aggiudicazione fissati nei documenti di gara per l'accordo quadro.

6. Nei settori speciali, gli appalti basati su un accordo quadro sono aggiudicati in base a regole e criteri oggettivi che possono prevedere la riapertura del confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro concluso. Tali regole e criteri sono indicati nei documenti di gara per l'accordo quadro e garantiscono parità di trattamento tra gli operatori economici parti dell'accordo. Ove sia prevista la riapertura del confronto competitivo, l'ente aggiudicatore fissa un termine sufficiente per consentire di presentare offerte relative a ciascun appalto specifico e aggiudicano ciascun appalto all'offerente che ha presentato la migliore offerta in base ai criteri di aggiudicazione stabiliti nel capitolato d'oneri dell'accordo quadro. L'ente aggiudicatore non può ricorrere agli accordi quadro in modo da eludere l'applicazione del presente decreto o in modo da ostacolare, limitare o distorcere la concorrenza.».

— La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 299 del 27 dicembre 2006, S.O.

— Si riporta l'articolo 340 del Regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398 (Approvazione del testo definitivo del Codice penale):

«Art. 340 *(Interruzione di un ufficio o servizio pubblico o di un servizio di pubblica necessità)*. — Chiunque, fuori dei casi preveduti da particolari disposizioni di legge cagiona un'interruzione o turba la regolarità di un ufficio o servizio pubblico o di un servizio di pubblica necessità è punito con la reclusione fino a un anno.

Quando la condotta di cui al primo comma è posta in essere nel corso di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico, si applica la reclusione fino a due anni.

I capi, promotori od organizzatori sono puniti con la reclusione da uno a cinque anni.».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 (Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto) è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 novembre 1972, n. 292, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600 (Disposizioni comuni in materia di accertamento delle imposte sui redditi) è pubblicato nella Gazzetta ufficiale16 ottobre 1973, n. 268, S.O.

— Si riporta l'articolo 50 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 50 *(Clausole sociali del bando di gara e degli avvisi)*. — 1. Per gli affidamenti dei contratti di concessione e di appalto di lavori e servizi diversi da quelli aventi natura intellettuale, con particolare riguardo a quelli relativi a contratti ad alta intensità di manodopera, i bandi di gara, gli avvisi e gli inviti inseriscono, nel rispetto dei principi dell'Unione europea, specifiche clausole sociali volte a promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato, prevedendo l'applicazione da parte dell'aggiudicatario, dei contratti collettivi di settore di cui all'articolo 51 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81. I servizi ad alta intensità di manodopera sono quelli nei quali il costo della manodopera è pari almeno al 50 per cento dell'importo totale del contratto.».

— Si riporta, l'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze.), convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130:

«Art. 12 *(Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali)*. — (*Omissis*).

4. Con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e fermi restando i compiti e le responsabilità dei soggetti gestori, l'Agenzia, anche avvalendosi degli altri soggetti pubblici che operano in materia di sicurezza delle infrastrutture:

a) esercita l'attività ispettiva finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) promuove l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali ed autostradali di Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture certificati da organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia;

c) propone al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'adozione, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, del decreto previsto dall'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35;

d) stabilisce, con proprio provvedimento, modalità, contenuti e documenti costituenti la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura di cui all'articolo 3 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;

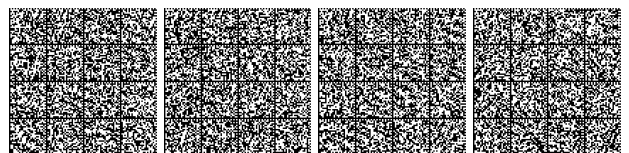
e) cura la tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011 nonché la relativa attività di formazione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 9 del medesimo decreto;

f) provvede alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché alla classificazione della sicurezza della rete esistente, secondo quanto previsto dall'articolo 5 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dal medesimo decreto;

g) effettua, in attuazione del programma annuale di attività di cui al comma 5-*bis* e comunque ogni qual volta ne ravvisi l'opportunità anche sulla base delle segnalazioni effettuate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o di altre pubbliche amministrazioni, le ispezioni di sicurezza con le modalità previste dall'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito;

h) adotta le misure di sicurezza temporanee da applicare ai tratti di rete stradale interessati da lavori stradali, fissando le modalità di svolgimento delle ispezioni volte ad assicurare la corretta applicazione delle stesse;

i) sovraintende alla gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;

l) propone al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo;

m) svolge attività di studio, ricerca e sperimentazione in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

(*Omissis*).».

Art. 7-quater

Disposizioni finanziarie

*1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-*bis *e 7-*ter*, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 e a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:*

a) *quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;*

b) *quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;*

c) *quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-*duodecies *del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;*

d) *quanto a 30 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 813, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016):

«(*Omissis*).

813. All'articolo 43 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente:

"9-*bis*. Ai fini della tempestiva esecuzione delle sentenze di condanna rese dalla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 260, paragrafi 2 e 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al pagamento degli oneri finanziari derivanti dalle predette sentenze si provvede a carico del fondo di cui all'articolo 41-*bis*, comma 1, della presente legge, nel limite massimo di 50 milioni di euro per l'anno 2016 e di 100 milioni di euro annui per il periodo 2017-2020. A fronte dei pagamenti effettuati, il Ministero dell'economia e delle finanze attiva il procedimento di rivalsa a carico delle amministrazioni responsabili delle violazioni che hanno determinato le sentenze di condanna, anche con compensazione con i trasferimenti da effettuare da parte dello Stato in favore delle amministrazioni stesse".

(*Omissis*).».

— La legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 31 dicembre 2021, n. 310, S.O.

— Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi)*. — (*Omissis*).

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Si riporta l'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137 (Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176:

«Art. 13-*duodecies (Disposizioni di adeguamento e di compatibilità degli aiuti con le disposizioni europee)*. — 1. Per la classificazione e l'aggiornamento delle aree del territorio nazionale, caratterizzate da uno scenario di elevata o massima gravità e da un livello di rischio alto, si rinvia alle ordinanze del Ministro della salute adottate ai sensi dell'articolo 19-*bis*.

2. Agli oneri derivanti dall'estensione delle misure di cui agli articoli 1, 1-*bis*, 8-*bis*, 9-*bis*, 9-*quinquies*, 13-*bis*, 13-*ter*, 13-*terdecies* e 22-*bis*, anche in conseguenza delle ordinanze del Ministro della salute del 10 novembre 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 280 del 10 novembre 2020, del 13 novembre 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 284 del 14 novembre 2020, e del 20 novembre 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 290 del 21 novembre 2020, nonché in conseguenza delle eventuali successive ordinanze del Ministro della salute, adottate ai sensi dell'articolo 19-*bis*, si provvede nei limiti del fondo allo scopo istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con una dotazione di 1.790 milioni di euro per l'anno 2020 e 190,1 milioni di euro per l'anno 2021.

3. Le risorse del fondo di cui al comma 2 sono utilizzate anche per le eventuali regolazioni contabili mediante versamento sulla contabilità speciale n. 1778, intestata: "Agenzia delle Entrate - Fondi di bilancio". In relazione alle maggiori esigenze derivanti dall'attuazione degli articoli 9-*bis*, 13-*bis*, 13-*terdecies* e 22-*bis*, il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, nei limiti delle risorse disponibili del fondo di cui al comma 2, le occorrenti variazioni di bilancio anche in conto residui.

4. Le risorse del fondo non utilizzate alla fine dell'esercizio finanziario 2020 sono conservate nel conto dei residui per essere utilizzate per le medesime finalità previste dal comma 2 anche negli esercizi successivi.

5. Le disposizioni di cui agli articoli 1, 1-*bis*, 8-*bis* e 9-*bis* si applicano nel rispetto dei limiti e delle condizioni previsti dalla comunicazione della Commissione europea del 19 marzo 2020 C(2020) 1863 final "Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19", e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 34.».

— Si riporta l'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282 (Disposizioni urgenti in materia fiscale e di finanza pubblica) convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

«Art. 10 *(Proroga di termini in materia di definizione di illeciti edilizi)*. — (*Omissis*).

5. Al fine di agevolare il perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, anche mediante interventi volti alla riduzione della pressione fiscale, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un apposito "Fondo per interventi strutturali di politica economica", alla cui costituzione concorrono le maggiori entrate, valutate in 2.215,5 milioni di euro per l'anno 2005, derivanti dal comma 1.».

Art. 7-quinquies

Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6.000 chilometri.

2. Gli accordi tra il costruttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica, con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche dello stesso, fornisce al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui sia in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere al distributore autorizzato un equo indennizzo, parametrato congiuntamente al valore:

a) *degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;*

b) *dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.*

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è differito al 30 settembre 2022.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 8, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156:

«Art. 8 *(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L).* — (*Omissis*).

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e con termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

(*Omissis*).».

Art. 7-sexies

Modifica all'articolo 200 del decreto-legge n. 34 del 2020

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: «fino al 31 dicembre 2024» sono soppresse.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 200, comma 7, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato dalla presente legge:

«Art. 200 *(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale).* — (*Omissis*).

7. Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi stessi, per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non si applicano le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi. Per le medesime finalità di cui al primo periodo non trovano applicazione fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi. E' autorizzato, fino alla data del 31 dicembre 2021, l'acquisito di autobus tramite la convenzione ConsipAutobus 3 stipulata il 2 agosto 2018, nonché l'acquisto di materiale rotabile anche in leasing.

(*Omissis*)».

Art. 8.

Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole «Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale» sono sostituite dalle seguenti: «*Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile*».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007 *provvede* altresì:

a) alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del *codice della strada, di cui al* decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;

c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, l'Osservatorio può stipulare*, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica,* apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i mobility manager d'area, i mobility manager aziendali e i mobility manager scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attività di cui al comma 2, l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture *e della mobilità sostenibili* è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-*bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera e-*bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: «dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziate per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale*, di cui all'articolo 16-*bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera e-*bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, *relativa all'anno 2022, da calcolare* sulle risorse di cui alla lettera *a)* del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti tra-

smettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza *trimestrale*, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10. *In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.* Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili *e sono destinate*, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;

b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;

c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, *prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e* le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, *prorogabile una sola volta* e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

11-bis. *Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.*

12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

12-bis. *Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:*

«6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile e il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Mini-

stro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "Rigenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. *Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il mobility manager scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.*

6-ter. *Il mobility manager scolastico ha il compito di:*

a) *diffondere la cultura della mobilità sostenibile;*

b) *promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;*

c) *supportare il mobility manager d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;*

d) *segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.*

6-quater. *Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del mobility manager scolastico.*

6-quinquies. *Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6*-bis *a 6*-quater *nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».*

12-ter. *All'articolo 229, comma 4, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: «le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165,» sono inserite le seguenti: «ad eccezione delle istituzioni scolastiche,».*

12-quater. *Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19*-ter *del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante nell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.*

12-quinquies. *Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12*-quater*, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12*-quater. *Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o della convenzione in essere.*

12-sexies. *Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12*-quater*, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.*

12-septies. *Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:*

a) *quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34*-ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;*

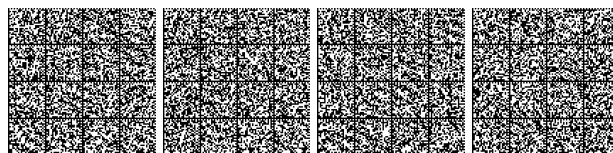
b) *quanto a 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008):

«Art. 1 *(Disposizioni in materia di entrata, nonché disposizioni concernenti le seguenti Missioni: Organi costituzionali, a rilevanza costituzionale e Presidenza del Consiglio dei Ministri; Relazioni finanziarie con le autonomie territoriali)*. — (*Omissis*).

300. È istituito presso il Ministero dei trasporti l'*Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile*, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. Per il funzionamento dell'Osservatorio è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono definiti i criteri e le modalità di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle re-

lative agli enti locali, nonché le modalità di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada):

«Art. 84 *(Locazione senza conducente)*. — 1. Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo stesso.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche):

«Art. 1 *(Finalità ed ambito di applicazione - Art. 1 del D.Lgs n. 29 del 1993, come modificato dall'art. 1 del D.Lgs n. 80 del 1998)*. — (*Omissis*).

2. Per amministrazioni pubbliche si intendono tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane, e loro consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale, l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN) e le Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Fino alla revisione organica della disciplina di settore, le disposizioni di cui al presente decreto continuano ad applicarsi anche al CONI.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 37, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214:

«Art. 37 *(Liberalizzazione del settore dei trasporti)*. — 1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata "Autorità", la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è individuata in un immobile di proprietà pubblica nella città di Torino, laddove idoneo e disponibile, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 31 dicembre 2013. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

1-*bis*. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'articolo 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-*ter*. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati nè ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, né avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera *b)*;

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio. Con riferimento al trasporto pubblico locale l'Autorità definisce anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonché per quelli affidati direttamente. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente l'Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario; per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernenti i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali, bandendo concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera *m)*, l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

3. Nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l'Autorità:

a) può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici;

b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;

c) propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico, dei contratti di programma e di ogni altro atto assimilabile comunque denominato, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento;

d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni, nonché raccoglie da qualunque soggetto informato dichiarazioni, da verbalizzare se rese oralmente;

e) se sospetta possibili violazioni della regolazione negli ambiti di sua competenza, svolge ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione mediante accesso a impianti, a mezzi di trasporto e uffici; durante l'ispezione, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può controllare i libri contabili e qualsiasi altro documento aziendale, ottenerne copia, chiedere chiarimenti e altre informazioni, apporre sigilli; delle operazioni ispettive e delle dichiarazioni rese deve essere redatto apposito verbale;

f) ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare;

g) valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze;

h) favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;

i) ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti;

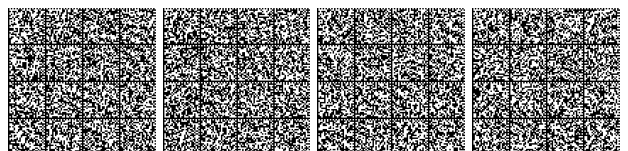
l) applica una sanzione amministrativa pecuniaria fino all'1 per cento del fatturato dell'impresa interessata qualora:

1) i destinatari di una richiesta della stessa Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito;

2) i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti;

m) nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera *f)* applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata.

4. Restano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della con-

correnza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

5. L'Autorità rende pubblici nei modi più opportuni i provvedimenti di regolazione e riferisce annualmente alle Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire. La regolazione approvata ai sensi del presente articolo resta efficace fino a quando è sostituita dalla regolazione posta dalle amministrazioni pubbliche cui saranno affidate le competenze previste dal presente articolo.

6. All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue:

a) agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento, nel limite massimo di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e 2,5 milioni di euro per l'anno 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri. Al fine di assicurare l'immediato avvio dell'Autorità di regolazione dei trasporti, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato anticipa, nei limiti di stanziamento del proprio bilancio, le risorse necessarie per la copertura degli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti e dal suo funzionamento, nella misura di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 2,5 milioni di euro per l'anno 2014. Le somme anticipate sono restituite all'Autorità garante della concorrenza e del mercato a valere sulle risorse di cui al primo periodo della presente lettera. Fino all'attivazione del contributo di cui alla lettera *b)*, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'ambito delle predette risorse, assicura all'Autorità di regolazione dei trasporti, tramite apposita convenzione, il necessario supporto operativo-logistico, economico e finanziario per lo svolgimento delle attività strumentali all'implementazione della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato;

b-*bis*) ai sensi dell'articolo 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera *b)*, il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione.

6-*bis*. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *c)*, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento.

6-*ter*. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.».

— Si riporta l'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche):

«Art. 7 *(Gestione delle risorse umane - Art. 7 del D.Lgs n. 29 del 1993, come sostituito prima dall'art. 5 del D.Lgs n. 546 del 1993 e poi modificato dall'art. 3 del D.Lgs n. 387 del 1998)*. — (*Omissis*).

6. Fermo restando quanto previsto dal comma 5-*bis*, per specifiche esigenze cui non possono far fronte con personale in servizio, le amministrazioni pubbliche possono conferire esclusivamente incarichi individuali, con contratti di lavoro autonomo, ad esperti di particolare e comprovata specializzazione anche universitaria, in presenza dei seguenti presupposti di legittimità:

a) l'oggetto della prestazione deve corrispondere alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, ad obiettivi e progetti specifici e determinati e deve risultare coerente con le esigenze di funzionalità dell'amministrazione conferente;

b) l'amministrazione deve avere preliminarmente accertato l'impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane disponibili al suo interno;

c) la prestazione deve essere di natura temporanea e altamente qualificata; non è ammesso il rinnovo; l'eventuale proroga dell'incarico originario è consentita, in via eccezionale, al solo fine di completare il progetto e per ritardi non imputabili al collaboratore, ferma restando la misura del compenso pattuito in sede di affidamento dell'incarico;

d) devono essere preventivamente determinati durata, oggetto e compenso della collaborazione.

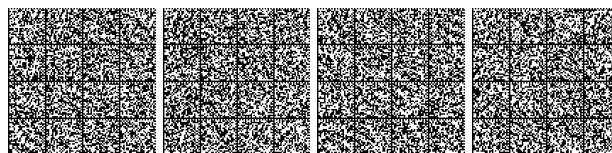
Si prescinde dal requisito della comprovata specializzazione universitaria in caso di stipulazione di contratti di collaborazione per attività che debbano essere svolte da professionisti iscritti in ordini o albi o con soggetti che operino nel campo dell'arte, dello spettacolo, dei mestieri artigianali o dell'attività informatica nonché a supporto dell'attività didattica e di ricerca, per i servizi di orientamento, compreso il collocamento, e di certificazione dei contratti di lavoro di cui al decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, purché senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ferma restando la necessità di accertare la maturata esperienza nel settore.

Il ricorso ai contratti di cui al presente comma per lo svolgimento di funzioni ordinarie o l'utilizzo dei soggetti incaricati ai sensi del medesimo comma come lavoratori subordinati è causa di responsabilità amministrativa per il dirigente che ha stipulato i contratti. Il secondo periodo dell'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168 convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2004, n. 191, è soppresso. Si applicano le disposizioni previste dall'articolo 36, comma 3, del presente decreto e, in caso di violazione delle disposizioni di cui al presente comma, fermo restando il divieto di costituzione di rapporti di lavoro a tempo indeterminato, si applica quanto previsto dal citato articolo 36, comma 5-*quater*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 27, comma 2, lettera e-*bis*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dalla presente legge:

«Art. 27 *(Misure sul trasporto pubblico locale)*. — (*Omissis*).

2. A decorrere dall'anno 2020, il riparto del Fondo di cui al comma 1 è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro

dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In caso di mancata intesa si applica quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Il suddetto riparto è operato sulla base dei seguenti criteri:

(*Omissis*);

e-*bis*) destinazione annuale *dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui* alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 16 bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario):

«Art. 16-*bis (Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale)*. — 1. A decorrere dall'anno 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, ed è stabilita, entro il 31 gennaio 2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, in misura tale da assicurare, per ciascuno degli anni 2013 e 2014 e a decorrere dal 2015, l'equivalenza delle risorse del Fondo stesso al risultato della somma, per ciascuno dei suddetti anni, delle seguenti risorse:

a) 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014, 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015;

b) risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, per l'anno 2011, di cui agli articoli 1, commi da 295 a 299, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, e 3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, al netto della quota di accisa sulla benzina destinata al finanziamento corrente del Servizio sanitario nazionale;

c) risorse derivanti dallo stanziamento iscritto nel fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, ivi comprese quelle di cui all'articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 1 sono abrogati:

a) il comma 12 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549;

b) i commi da 295 a 299 dell'articolo i della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni;

c) il comma 3 dell'articolo 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

d) il comma 3 dell'articolo 30 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

3. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio 2013, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;

b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;

e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

4. Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo di cui al comma 1, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti. prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, di cui al comma 4, nell'anno precedente. Per l'anno 2013 il riparto delle risorse è effettuato sulla base dei criteri e delle modalità previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3, previa adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 da parte delle regioni a statuto ordinario.

6.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2013, le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati economici e trasportistici, che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate.

8. Le risorse di cui al comma 1 non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, il monitoraggio sui costi e sulle modalità complessive di erogazione del servizio in ciascuna regione è svolto dall'Osservatorio di cui al comma 7 del presente articolo, in conformità alle disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3.

9. La regione non può avere completo accesso al Fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto

del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabilite, per l'ipotesi di squilibrio economico:

a) le modalità di redazione del piano di riprogrammazione dei servizi, anche con la previsione dell'eventuale nomina di commissari ad acta;

b) la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico locale;

c) le verifiche sull'attuazione del piano e dei relativi programmi operativi, anche con l'eventuale nomina di commissari ad acta.».

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata)*. — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali nella materia di rispettiva competenza; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

— Si riporta l'articolo 27, commi 2-*bis* e 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96:

«Art. 27 *(Misure sul trasporto pubblico locale)*. — (*Omissis*)

2-*bis*. Ai fini del riparto del Fondo di cui al comma 1 si tiene annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Tali variazioni sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno a partire dal saldo del 2019. Le variazioni fissate a preventivo sono soggette a verifica consuntiva ed eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020 a seguito di apposita certificazione resa, entro il mese di settembre di ciascun anno, da parte delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite dell'Osservatorio, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, nonché alle regioni, a pena della sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni in analogia a quanto disposto al comma 7 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Ai fini del riparto del saldo 2019 si terrà conto dei soli dati a consuntivo relativi alle variazioni 2018 comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario con le modalità e i tempi di cui al precedente periodo e con le medesime penalità in caso di inadempienza.

(*Omissis*).

4. A partire dal mese di gennaio 2018 e nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'alinea del comma 2, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è ripartito, entro il 15 gennaio di ciascun anno, tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Le risorse erogate a titolo di anticipazione sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi. La relativa erogazione alle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

(*Omissis*).».

— La legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 novembre 1981, n. 329, S.O.

— Si riporta l'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3 (Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione):

«Art. 11 *(Codice unico di progetto degli investimenti pubblici)*. — 1. A decorrere dal 1° gennaio 2003, per le finalità di cui all'articolo 1, commi 5 e 6, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e in particolare per la funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici, ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione alla predetta data, è dotato di un "Codice unico di progetto", che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE.

(*Omissis*).».

— Per il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, si rimanda ai riferimenti normativi all'articolo 3.

— Si riporta l'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024):

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*).

405. Per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane, è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali), come modificato dalla presente legge:

«Art. 5 *(Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile)*. — *Omissis*.

6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile e il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "Rigenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. *Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il mobility manager scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.*

6-ter. *Il mobility manager scolastico ha il compito di:*

a) *diffondere la cultura della mobilità sostenibile;*

b) *promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;*

c) *supportare il mobility manager d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;*

d) *segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.*

6-quater. *Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del mobility manager scolastico.*

6-quinquies. *Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6*-bis *a 6*-quater *nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*».

— Si riporta l'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), come modificato dalla presente legge:

«Art. 229 *(Misure per incentivare la mobilità sostenibile)*. — *Omissis*.

4. Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, *ad eccezione delle istituzioni scolastiche,* con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Il Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo. Con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente comma. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007):

«*Omissis*.

998. Ai fini di completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e agli articoli 1 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, nuove convenzioni, con scadenza in data non anteriore al 31 dicembre 2012, sono stipulate, nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente, con dette società entro il 30 giugno 2007. A tal fine è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009.

Omissis.».

— Si riporta l'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 (Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee):

«Art. 19-*ter* (Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime). — 1. Al fine di adeguare l'ordinamento nazionale ai princìpi comunitari in materia di cabotaggio marittimo e di liberalizzazione delle relative rotte, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto è trasferito a titolo gratuito, da Tirrenia di navigazione S.p.a., il cento per cento del capitale sociale della:

a) Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a. alla regione Campania;

b) Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. alla regione Sardegna

c) Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a. alla regione Toscana.

2. Entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sono posti in essere gli atti di perfezionamento del trasferimento delle società di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 1

3. Entro i novanta giorni successivi al completamento degli atti relativi al trasferimento di cui ai commi 1 e 2, la regione Campania cede, per il tramite della società Caremar, alla regione Lazio, a titolo gratuito, il ramo d'azienda di tale società costituito dal complesso delle attività, passività e risorse umane utilizzate per l'esercizio dei collegamenti con l'arcipelago pontino.

4. Le società di cui al comma 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, sono trasferite nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con le attività e passività connesse.

5. I trasferimenti di cui ai commi 1, 2 e 3, sotto l'aspetto contabile, non determinano sui bilanci rispettivamente della società Tirrenia di navigazione e della società Caremar riflessi di carattere economico ma solo patrimoniale.

6. Al fine di assicurare le condizioni per la migliore valorizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e agli articoli 1 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, nelle more della completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso il completamento del processo di privatizzazione entro il 30 settembre 2010, le convenzioni attualmente in vigore sono prorogate fino a tale data nei limiti degli stanziamenti pro quota di cui ai commi da 16 a 18.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2010, le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una regione sono esercitati dalla stessa regione. Per le regioni a statuto speciale il conferimento delle funzioni e dei compiti avviene nel rispetto dei relativi statuti. Per le regioni di cui ai commi 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, e 3, la gestione dei servizi di cabotaggio è regolata da contratti di servizio secondo quanto previsto dagli articoli 17 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, in quanto applicabili al settore.

8. La Tirrenia di navigazione S.p.a. e la Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a., nonché la Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a., la Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. e la Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a. sono privatizzate, in conformità alle disposizioni nazionali e comunitarie vigenti in materia, attraverso procedure di gara aperte, non discriminatorie, atte a determinare un prezzo di mercato, le quali, relativamente alle privatizzazioni realizzate dalle regioni Campania, Lazio, Sardegna e Toscana, possono riguardare sia l'affidamento dei servizi marittimi sia l'apertura del capitale ad un socio privato.

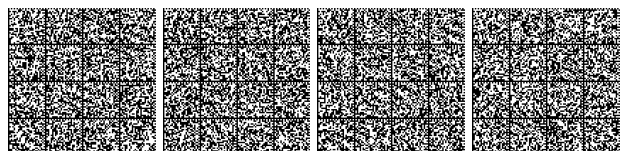
9. Ai fini di cui al comma 8:

a) entro il 31 dicembre 2009:

1) è pubblicato il bando di gara per la privatizzazione di Tirrenia di navigazione S.p.a., nonché, per effetto dei trasferimenti di cui ai commi da 1 a 7, della Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a.;

2) è approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi della normativa vigente, uno schema di nuova convenzione di durata non superiore a otto anni con la Tirrenia di navigazione S.p.a., costituente uno degli atti della gara di cui al numero 1);

3) è approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Regione siciliana, ai sensi della normativa vigente, uno schema di nuova convenzione di durata non superiore a dodici anni con la Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a., costituente uno degli atti della gara di cui al numero 1);

4) sono pubblicati dalle regioni Sardegna e Toscana i bandi di gara per la privatizzazione, rispettivamente, di Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. e di Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a.

5) sono approvati dalle regioni Sardegna e Toscana, secondo i rispettivi ordinamenti e nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole, gli schemi di contratti di servizio di durata non superiore a dodici anni con le società, rispettivamente, Saremar e Toremar, costituenti altresì atti delle gare di cui al numero 4);

b) entro il 28 febbraio 2010, in considerazione di quanto disposto dal comma 3:

1) sono pubblicati dalle regioni Campania e Lazio i bandi di gara per la privatizzazione, rispettivamente, di Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a. e della società della regione Lazio derivante dalla cessione del ramo d'azienda di cui al comma 3;

2) sono approvati dalle regioni Campania e Lazio, secondo i rispettivi ordinamenti e nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole, gli schemi di contratti di servizio di durata non superiore a dodici anni con le società, rispettivamente, Caremar e quella della regione Lazio derivante dalla cessione del ramo d'azienda di cui al comma 3, costituenti altresì atti delle gare di cui al numero 1).

10. Le convenzioni e i contratti di servizio di cui al comma 9 sono stipulati all'atto del completamento delle procedure di gara di cui al medesimo comma 9.

11. Le nuove convenzioni di cui al comma 9, stipulate sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE e comunque nei limiti degli stanziamenti di cui ai commi da 16 a 18, determinano le linee da servire, le procedure e i tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. I contratti di servizio di cui al comma 9 sono stipulati nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole.

12. Le nuove convenzioni e i contratti di servizio di cui al comma 9 prevedono la presenza nel collegio sindacale delle singole società esercenti i servizi oggetto di convenzione o contratto di servizio di due rappresentanti designati, rispettivamente, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'economia e delle finanze. Per le società Siremar S.p.a. e Tirrenia di navigazione S.p.a. il rappresentante designato dal Ministero dell'economia e delle finanze assume le funzioni di presidente.

13. Per la privatizzazione dell'intero capitale della Tirrenia di navigazione S.p.a., che, a seguito dei trasferimenti di cui ai commi da 1 a 7, comporta altresì la cessione dell'intero capitale sociale della Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a., si applicano, in quanto compatibili con le disposizioni dei commi da 1 a 7, nonché dei commi da 8 a 15, le disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 marzo 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 2009.

14. Qualora, ai fini delle procedure di privatizzazione di cui ai commi da 8 a 15, si renda necessario l'esercizio dei poteri di cui all' articolo 16 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, il termine per il relativo esercizio è di trenta giorni dall'avvio del procedimento.

15. All' articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modificazioni, il secondo periodo è soppresso.

16. Le risorse necessarie a garantire il livello dei servizi erogati sulla base delle convenzioni attualmente in vigore e prorogate ai sensi del comma 6, nonché delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio di cui ai commi da 8 a 15, nel limite di complessivi euro 184.942.251 a decorrere dal 2010, sono ripartite, per il 2010 e per ciascuno degli anni della durata delle nuove convenzioni e dei singoli contratti di servizio, come segue:

a) Tirrenia di navigazione S.p.a.: euro 72.685.642;

b) Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a.: euro 55.694.895

c) Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. - regione Sardegna: euro 13.686.441;

d) Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a. - regione Toscana: euro 13.005.441;

e) Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a. - regione Campania: euro 29.869.832.

17. Successivamente alla cessione alla regione Lazio del ramo d'azienda per l'esercizio dei collegamenti con l'arcipelago pontino, ai sensi del comma 3, le risorse di cui al comma 16, lettera *e)*, sono così ripartite: ramo Campania: euro 19.839.226; ramo Lazio: euro 10.030.606.

18. Il contributo dello Stato alle regioni a copertura degli oneri di servizio pubblico sui contratti di servizio di cui ai commi da 8 a 15 è incrementato, senza maggiori oneri per lo Stato, per la durata dei contratti medesimi in misura parametrata al maggiore onere derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nonché dell'articolo 9, comma 4, della legge 7 dicembre 1999, n. 472.

19. Nell'ambito delle risorse iscritte in conto residui, non ancora impegnate alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, relative all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1046, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, l'importo di 7 milioni di euro, per l'anno 2009, è finalizzato all'ammodernamento e all'adeguamento alle norme internazionali in materia di sicurezza marittima della flotta del gruppo Tirrenia.

20. Previa richiesta delle regioni interessate al processo di privatizzazione di cui ai commi da 8 a 15, il CIPE, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, delibera in ordine all'utilizzo delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate relative ai programmi di interesse strategico regionale di cui alla delibera CIPE n. 1/2009 del 6 marzo 2009, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 137 del 16 giugno 2009, per fare fronte a specifiche criticità nel settore del cabotaggio marittimo.

21. Al fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli obblighi di servizio pubblico sono riconosciuti alle società oggetto del processo di privatizzazione di cui ai commi da 8 a 15 il mantenimento degli accosti già assegnati e la priorità nell'assegnazione di nuovi accosti, nel rispetto delle procedure di competenza delle Autorità portuali e marittime e dei princìpi sanciti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché dal codice della navigazione.

22. All'articolo 7-*sexies*, comma 3, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nel limite massimo complessivo di spesa di 15 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 36, della legge 22 dicembre 2008, n. 203, e successive modificazioni, ai dipendenti delle società del Gruppo Tirrenia, delle società da queste derivanti e di quelle che dalle stesse acquistano o affittano aziende o rami d'azienda, il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può concedere per dodici mesi l'intero trattamento di integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni di legge, con la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare ove spettanti".

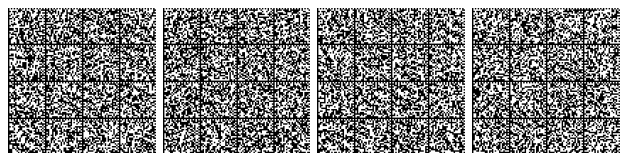
23. Agli oneri di cui ai commi da 16 a 18, pari a 184.942.251 euro a decorrere dal 2010, si fa fronte mediante utilizzo degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati, pari a 181.370.249 euro annui, quanto a 3.550.000 euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011 a valere sulle risorse disponibili sulla contabilità speciale istituita ai sensi del comma 8 dell' articolo 13-*bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, che sono versate all'entrata del bilancio dello Stato, per la conseguente riassegnazione alle pertinenti unità previsionali di base dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, e quanto a 22.002 euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011 e a 3.572.002 euro a decorrere dall'anno 2012 si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all' articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

24. Per le regioni a statuto speciale l'efficacia delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 22 è subordinata all'emanazione, ove occorrente, di apposite norme di attuazione.

24-*bis*. Gli atti e le operazioni posti in essere per i trasferimenti e i conferimenti di cui ai commi da 1 a 15 sono esenti da imposizione fiscale.

25. L' articolo 57 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, nonché l'articolo 1, comma 999, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono abrogati.

26. Il primo e il secondo periodo del comma 1 dell'articolo 26 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, sono soppressi.

27. Una quota, pari a 5,6 milioni di euro, delle risorse iscritte per l'anno 2009 sul Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all' articolo 10, comma 5, del citato decreto-legge n. 282 del 2004, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 307 del 2004, è versata

all'entrata del bilancio dello Stato, per essere trasferita nell'anno 2010 alla contabilità speciale istituita ai sensi del comma 8 dell'articolo 13-*bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. È altresì trasferito alla citata contabilità speciale di cui al periodo precedente, con le medesime modalità, l'importo di 1,5 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 7-*quinquies*, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, intendendosi corrispondentemente ridotta la predetta autorizzazione di spesa.».

— Il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 agosto 2012, n. 189, S.O.

— Il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 (Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 144 del 21 giugno 2013, è stato convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 20 agosto 2013, n. 194, S.O.

— Si riporta l'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008):

«Art. 3 *(Disposizioni in materia di: Fondi da ripartire; Contenimento e razionalizzazione delle spese valide per tutte le missioni; Pubblico impiego. Norme finali)*. — *Omissis*.

33. Al testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 56, comma 2, le parole: "non dedotti ai sensi degli articoli 96 e 109, commi 5 e 6" sono sostituite dalle seguenti: "non dedotti ai sensi degli articoli 61 e 109, comma 5" ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per le perdite derivanti dalla partecipazione in società in nome collettivo e in accomandita semplice si applicano le disposizioni del comma 2 dell'articolo 8";

b) l'articolo 61 è sostituito dal seguente:

"Art. 61 *(Interessi passivi)*. — 1. Gli interessi passivi inerenti all'esercizio d'impresa sono deducibili per la parte corrispondente al rapporto tra l'ammontare dei ricavi e altri proventi che concorrono a formare il reddito d'impresa o che non vi concorrono in quanto esclusi e l'ammontare complessivo di tutti i ricavi e proventi.

2. La parte di interessi passivi non deducibile ai sensi del comma 1 del presente articolo non dà diritto alla detrazione dall'imposta prevista alle lettere *a)* e *b)* del comma 1 dell'articolo 15";

c) gli articoli 62 e 63 sono abrogati;

d) all'articolo 66, comma 3, la parola: "96," è soppressa;

e) all'articolo 77, comma 1, le parole: "33 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "27,5 per cento";

f) all'articolo 83, comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "In caso di attività che fruiscono di regimi di parziale o totale detassazione del reddito, le relative perdite fiscali assumono rilevanza nella stessa misura in cui assumerebbero rilevanza i risultati positivi";

g) all'articolo 84, comma 1:

1) il secondo periodo è soppresso;

2) al quarto periodo, le parole: "non dedotti ai sensi degli articoli 96 e 109, commi 5 e 6" sono sostituite dalle seguenti: "non dedotti ai sensi dell'articolo 109, comma 5";

h) all'articolo 87, comma 1, alinea, le parole: "del 91 per cento, e dell'84 per cento a decorrere dal 2007" sono sostituite dalle seguenti: "del 95 per cento";

i) l'articolo 96 è sostituito dal seguente:

"Art. 96 *(Interessi passivi)*. — 1. Gli interessi passivi e gli oneri assimilati, diversi da quelli compresi nel costo dei beni ai sensi del comma 1, lettera *b)*, dell'articolo 110, sono deducibili in ciascun periodo d'imposta fino a concorrenza degli interessi attivi e proventi assimilati. L'eccedenza è deducibile nel limite del 30 per cento del risultato operativo lordo della gestione caratteristica. La quota del risultato operativo lordo prodotto a partire dal terzo periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2007, non utilizzata per la deduzione degli interessi passivi e degli oneri finanziari di competenza, può essere portata ad incremento del risultato operativo lordo dei successivi periodi d'imposta.

2. Per risultato operativo lordo si intende la differenza tra il valore e i costi della produzione di cui alle lettere *A)* e *B)* dell'articolo 2425 del codice civile, con esclusione delle voci di cui al numero 10, lettere *a)* e *b)*, e dei canoni di locazione finanziaria di beni strumentali, così come risultanti dal conto economico dell'esercizio; per i soggetti che redigono il bilancio in base ai princìpi contabili internazionali si assumono le voci di conto economico corrispondenti.

3. Ai fini del presente articolo, assumono rilevanza gli interessi passivi e gli interessi attivi, nonché gli oneri e i proventi assimilati, derivanti da contratti di mutuo, da contratti di locazione finanziaria, dall'emissione di obbligazioni e titoli similari e da ogni altro rapporto avente causa finanziaria, con esclusione degli interessi impliciti derivanti da debiti di natura commerciale e con inclusione, tra gli attivi, di quelli derivanti da crediti della stessa natura. Nei confronti dei soggetti operanti con la pubblica amministrazione, si considerano interessi attivi rilevanti ai soli effetti del presente articolo anche quelli virtuali, calcolati al tasso ufficiale di riferimento aumentato di un punto, ricollegabili al ritardato pagamento dei corrispettivi.

4. Gli interessi passivi e gli oneri finanziari assimilati indeducibili in un determinato periodo d'imposta sono dedotti dal reddito dei successivi periodi d'imposta, se e nei limiti in cui in tali periodi l'importo degli interessi passivi e degli oneri assimilati di competenza eccedenti gli interessi attivi e i proventi assimilati sia inferiore al 30 per cento del risultato operativo lordo di competenza.

5. Le disposizioni dei commi precedenti non si applicano alle banche e agli altri soggetti finanziari indicati nell'articolo 1 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 87, con l'eccezione delle società che esercitano in via esclusiva o prevalente l'attività di assunzione di partecipazioni in società esercenti attività diversa da quelle creditizia o finanziaria, alle imprese di assicurazione nonché alle società capogruppo di gruppi bancari e assicurativi. Le disposizioni dei commi precedenti non si applicano, inoltre, alle società consortili costituite per l'esecuzione unitaria, totale o parziale, dei lavori, ai sensi dell'articolo 96 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, alle società di progetto costituite ai sensi dell'articolo 156 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e alle società costituite per la realizzazione e l'esercizio di interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, nonché alle società il cui capitale sociale è sottoscritto prevalentemente da enti pubblici, che costruiscono o gestiscono impianti per la fornitura di acqua, energia e teleriscaldamento, nonché impianti per lo smaltimento e la depurazione.

6. Resta ferma l'applicazione prioritaria delle regole di indeducibilità assoluta previste dall'articolo 90, comma 2, e dai commi 7 e 10 dell'articolo 110 del presente testo unico, dall'articolo 3, comma 115, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, in materia di interessi su titoli obbligazionari, e dall'articolo 1, comma 465, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, in materia di interessi sui prestiti dei soci delle società cooperative.

7. In caso di partecipazione al consolidato nazionale di cui alla sezione II del presente capo, l'eventuale eccedenza di interessi passivi ed oneri assimilati indeducibili generatasi in capo a un soggetto può essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo se e nei limiti in cui altri soggetti partecipanti al consolidato presentino, per lo stesso periodo d'imposta, un risultato operativo lordo capiente non integralmente sfruttato per la deduzione. Tale regola si applica anche alle eccedenze oggetto di riporto in avanti, con esclusione di quelle generatesi anteriormente all'ingresso nel consolidato nazionale.

8. Ai soli effetti dell'applicazione del comma 7, tra i soggetti virtualmente partecipanti al consolidato nazionale possono essere incluse anche le società estere per le quali ricorrerebbero i requisiti e le condizioni previsti dagli articoli 117, comma 1, 120 e 132, comma 2, lettere *b)* e *c)*. Nella dichiarazione dei redditi del consolidato devono essere indicati i dati relativi agli interessi passivi e al risultato operativo lordo della società estera corrispondenti a quelli indicati nel comma 2";

l) gli articoli 97 e 98 sono abrogati;

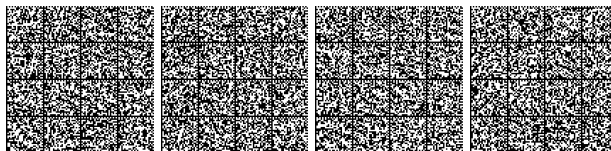
m) all'articolo 101, il comma 6 è sostituito dal seguente:

"6. Le perdite attribuite per trasparenza dalle società in nome collettivo e in accomandita semplice sono utilizzabili solo in abbattimento degli utili attribuiti per trasparenza nei successivi cinque periodi d'imposta dalla stessa società che ha generato le perdite";

n) all'articolo 102:

1) il comma 3 è abrogato;

2) il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Per i beni concessi in locazione finanziaria l'impresa concedente che imputa a conto economico i relativi canoni deduce quote di ammortamento determinate in ciascun esercizio nella misura risultante dal relativo piano di ammortamento finanziario. Per l'impresa utilizzatrice che

imputa a conto economico i canoni di locazione finanziaria, la deduzione è ammessa a condizione che la durata del contratto non sia inferiore ai due terzi del periodo di ammortamento corrispondente al coefficiente stabilito a norma del comma 2, in relazione all'attività esercitata dall'impresa stessa; in caso di beni immobili, qualora l'applicazione della regola di cui al periodo precedente determini un risultato inferiore a undici anni ovvero superiore a diciotto anni, la deduzione è ammessa se la durata del contratto non è, rispettivamente, inferiore a undici anni ovvero pari almeno a diciotto anni. Per i beni di cui all'articolo 164, comma 1, lettera *b)*, la deducibilità dei canoni di locazione finanziaria è ammessa a condizione che la durata del contratto non sia inferiore al periodo di ammortamento corrispondente al coefficiente stabilito a norma del comma 2. La quota di interessi impliciti desunta dal contratto è soggetta alle regole dell'articolo 96";

o) all'articolo 102-*bis*, il comma 4 è abrogato;

p) all'articolo 108, comma 2, i periodi dal secondo al quarto sono sostituiti dai seguenti: "Le spese di rappresentanza sono deducibili nel periodo d'imposta di sostenimento se rispondenti ai requisiti di inerenza e congruità stabiliti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, anche in funzione della natura e della destinazione delle stesse, del volume dei ricavi dell'attività caratteristica dell'impresa e dell'attività internazionale dell'impresa. Sono comunque deducibili le spese relative a beni distribuiti gratuitamente di valore unitario non superiore a euro 50";

q) all'articolo 109:

1) al comma 4, lettera *b)*, le parole da: "Gli ammortamenti dei beni materiali" fino a: ", che hanno concorso alla formazione del reddito." sono soppresse;

2) al comma 5, secondo periodo, le parole: "per la parte corrispondente al rapporto di cui ai commi 1, 2 e 3 dell'articolo 96" sono sostituite dalle seguenti: "per la parte corrispondente al rapporto tra l'ammontare dei ricavi e altri proventi che concorrono a formare il reddito d'impresa o che non vi concorrono in quanto esclusi e l'ammontare complessivo di tutti i ricavi e proventi";

3) il comma 6 è abrogato;

r) all'articolo 119, comma 1, lettera *d)*, la parola: "ventesimo" è sostituita dalla seguente: "sedicesimo";

s) l'articolo 122 è sostituito dal seguente:

"Art. 122 *(Obblighi della società o ente controllante)*. — 1. La società o ente controllante presenta la dichiarazione dei redditi del consolidato, calcolando il reddito complessivo globale risultante dalla somma algebrica dei redditi complessivi netti dichiarati da ciascuna delle società partecipanti al regime del consolidato e procedendo alla liquidazione dell'imposta di gruppo secondo le disposizioni attuative contenute nel decreto ministeriale di cui all'articolo 129 e in quello di approvazione del modello annuale di dichiarazione dei redditi";

t) all'articolo 134, comma 1, la lettera *a)* è abrogata;

u) all'articolo 152, comma 2, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Si applicano le disposizioni dell'articolo 101, comma 6";

v) gli articoli 123 e 135 sono abrogati;

z) dopo l'articolo 139 è inserito il seguente:

"Art. 139-*bis (Recupero delle perdite compensate)*. — 1. Nell'ipotesi di interruzione o di mancato rinnovo del consolidato mondiale, i dividendi o le plusvalenze derivanti dal possesso o dal realizzo delle partecipazioni nelle società consolidate, percepiti o realizzate dall'ente o società consolidante dal periodo d'imposta successivo all'ultimo periodo di consolidamento, per la parte esclusa o esente in base alle ordinarie regole, concorrono a formare il reddito, fino a concorrenza della differenza tra le perdite della società estera che si considerano dedotte e i redditi della stessa società inclusi nel consolidato. La stessa regola si applica durante il periodo di consolidamento in caso di riduzione della percentuale di possesso senza il venir meno del rapporto di controllo.

2. Con il decreto di cui all'articolo 142 sono stabilite le disposizioni attuative del comma 1 del presente articolo, anche per il coordinamento con gli articoli 137 e 138";

aa) all'articolo 172, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del presente comma si applicano anche agli interessi indeducibili oggetto di riporto in avanti di cui al comma 4 dell'articolo 96".».

— Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi)*. — *Omissis*.

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

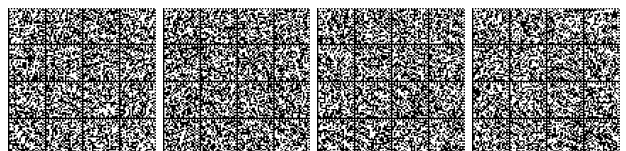
Art. 9.

Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della Scuola nazionale dell'amministrazione

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: «è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro *per l'anno 2025*, 250 milioni di euro *per l'anno 2026, 300 milioni* di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: «è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro *per l'anno 2025*, 250 milioni di euro *per l'anno 2026, 300 milioni* di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036»;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: «la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per *ciascuno degli anni 2026 e 2027*, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni *dal 2032 al 2034 e* 450 milioni di euro per l'anno 2035» sono sostituite dalle seguenti: «la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per *ciascuno degli anni 2026 e 2027*, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni *dal 2032 al 2034 e* 450 milioni di euro per l'anno 2035»;

c) al comma 395, le parole: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, *300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni* di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per

ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro.»;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca.».

4. L'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: «e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «, all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle *risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione* di cui al comma 4.

6-*bis*. *All'articolo 33 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4 è inserito il seguente:*

«4-*bis*. *Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedimentali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131*».

7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *al comma 2, la lettera* d) *è sostituita dalla seguente*:

«*d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto dal periodo precedente, nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguire ai sensi delle lettere* a) e b) *del presente comma e del comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del demanio o i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al periodo precedente, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di piani di investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai piani di intervento dell'Agenzia del demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere* a), b) *e* c) *e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia*»;

b) *al comma 5, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria dei lavori di importo in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettere* a) e b)*, è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili».*

*7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis *e 11-*ter*, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis*, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.*

*7-ter. All'articolo 16-*sexies *del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dopo il comma 1 è inserito il seguente:*

«1-bis. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le Autorità indipendenti, la Commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore a tre dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti».

8. All'articolo 121 del *codice della strada, di cui al* decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 3 e 4, le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

b) al comma 5, le parole «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

c) al comma 5-*bis*, le parole «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.

8-ter. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (PCTO) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale e delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'istruzione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022/2023, con proprio provvedimento che deve tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW 1995, e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (Personal Safety and Social Responsibilities - PSSR) con oneri a carico degli stessi.

9. Al fine di semplificare le *procedure per la digitalizzazione* e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, *al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo* 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: «venti giorni» sono sostitute dalle seguenti: «sessanta giorni»;

b) all'articolo 24, comma 2, le parole: «venti giorni», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni»;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: «venti giorni» sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni».

9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa)*, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: «adozione» sono inserite le seguenti: «dei princìpi».*

10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *al punto 8), le parole: «nonché Porto di Licata» sono sostituite dalle seguenti: «, Porto di Licata nonché Porto di Sciacca»;*

b) *al punto 9), le parole: «Porti di Augusta e Catania» sono sostituite dalle seguenti: «Porti di Augusta, Catania e Pozzallo»;*

c) *al punto 10), le parole: «e Monopoli» sono sostituite dalle seguenti: «, Monopoli e Termoli»;*

d) *al punto 12), le parole: «e Ortona» sono sostituite dalle seguenti: «, Ortona e Vasto».*

10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *all'articolo 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:*

«3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, postuniversitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella pubblica amministrazione, la Scuola può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola, previo accreditamento ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a)*, del predetto regolamento relativamente al numero minimo di docenti*

per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'ateneo di appartenenza secondo le modalità di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, in quanto compatibili, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della pubblica amministrazione, in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente»;

b) *all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo, dopo le parole: «possono essere» è inserita la seguente: «prioritariamente».*

10-*ter*. *Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera* q)*, della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate, possono essere riutilizzate dai medesimi comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

10-*quater*. *All'art. 5, comma 2-*ter*, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al terzo periodo, dopo le parole: «sono depositati» sono inserite le seguenti: «ai soli fini informativi»;*

b) *al quarto periodo, dopo le parole: «Con la stessa modalità» sono inserite le seguenti: «e per le medesime finalità».*

10-*quinquies*. *Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da: «come previsto» fino a: «legge 28 giugno 2019, n. 58,» sono soppresse e le parole: «è assegnata al soggetto attuatore degli interventi» sono sostituite dalle seguenti: «è trasferita alla medesima provincia».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, commi 393, 394 e 395, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 (Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali). — (*Omissis*).

393. *Al fine di promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, ivi comprese le attività di progettazione, e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro il 28 febbraio 2022, sono definite le modalità di assegnazione delle risorse da destinare, in via prioritaria, alla predisposizione ovvero al completamento dell'attività di progettazione e sono individuati gli interventi e il soggetto attuatore, con indicazione dei codici unici di progetto, le modalità di monitoraggio, il cronoprogramma procedurale con i relativi obiettivi, determinati in coerenza con gli stanziamenti di cui al presente comma, nonché le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Le informazioni necessarie per l'attuazione degli interventi di cui al presente comma sono rilevate attraverso il sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, e i sistemi collegati.

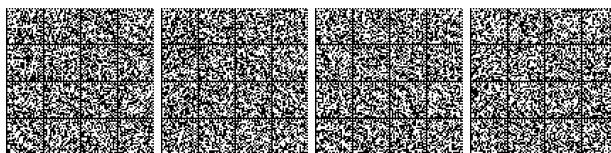
394. Per l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T), è autorizzata, in favore di Rete ferroviaria italiana Spa (RFI), *la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035*. Le risorse di cui al presente comma sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti, alla data di entrata in vigore della presente legge.

395. È autorizzata *la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036* per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), come modificato dalla presente legge:

«Art. 5 *(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)*. — 1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito denominato «CISMI», che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca indivi-

duato secondo le modalità di cui al secondo periodo. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro*. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi di non più di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

1-bis. *In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca.*

(*Omissis*).».

— L'articolo 5-*quinquies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, abrogato dalla presente legge, recava:

«Art. 5-*quinquies (Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture)*.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005), come modificato dalla presente legge:

«(*Omissis*).

238. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 gennaio 2005, è stabilito un incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, in modo da assicurare, su base annua, maggiori entrate pari a 24 milioni di euro a decorrere dall'anno 2005. Una quota delle predette maggiori entrate, pari ad euro 20 milioni per l'anno 2005, e ad euro 12 milioni a decorrere dall'anno 2006, è riassegnata allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la copertura degli oneri di cui all'articolo 2, commi 3, 4 e 5, del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. La riassegnazione di cui al precedente periodo è limitata all'importo di euro 6.120.000 per l'anno 2013, all'importo di euro 9.278.000 per l'anno 2014, all'importo di euro 7.747.000 per l'anno 2015, all'importo di euro 10.215.000 per l'anno 2016, all'importo di 11,5 milioni di euro per l'anno 2019 e all'importo di 5.809.900 euro per l'anno 2020, *all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 33 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79 (Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), come modificato dalla seguente legge:

«Art. 33 *(Disposizioni urgenti per la realizzazione degli impianti di elettrificazione dei porti)*. — 1. Al fine di provvedere alla realizzazione degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, misura M3C2, Riforma 1.3, i progetti destinati alla realizzazione di opere e impianti di elettrificazione dei porti nonché le opere e le infrastrutture connesse, necessarie o comunque indispensabili alla costruzione, alla elettrificazione e all'esercizio degli impianti stessi, autorizzati ai sensi del comma 2, sono da considerarsi di pubblica utilità, anche ai sensi dell'articolo 12 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e caratterizzati da indifferibilità ed urgenza.

2. Fatti salvi i provvedimenti di competenza del Ministero dell'interno in materia di prevenzione degli incendi, la costruzione e l'esercizio degli impianti di elettrificazione dei porti, gli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale e riattivazione di detti impianti, nonché le opere e le infrastrutture connesse, necessarie o indispensabili alla costruzione, alla elettrificazione e all'esercizio degli impianti stessi, ivi inclusi gli interventi, anche consistenti in demolizione di manufatti o in interventi di ripristino ambientale, occorrenti per la riqualificazione delle aree di insediamento degli impianti, sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla regione competente nel rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente e di tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico, che costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata all'esito di una conferenza di servizi, promossa dall'Autorità di sistema portuale o dalla regione competente e svolta secondo le modalità di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, ivi compresa l'autorità competente al rilascio ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione, di apposita concessione di durata non inferiore a quindici anni e con canone determinato ai sensi dell'articolo 39, secondo comma, del medesimo codice della navigazione. Il rilascio dell'autorizzazione costituisce titolo a costruire ed esercire gli impianti, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a centoventi giorni, ovvero a centottanta nel caso in cui sia necessario il procedimento di valutazione di impatto ambientale o la verifica di assoggettabilità sul progetto di fattibilità tecnico-economica.

4. Ogni eventuale procedimento di valutazione di impatto ambientale o della verifica di assoggettabilità da svolgersi sul progetto di fattibilità tecnico-economica, ivi inclusi quelli che riguardano le opere connesse e le infrastrutture indispensabili, è di competenza della regione. A tal fine, tutti i termini previsti dall'articolo 27-*bis*, commi da 1 a 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono dimezzati.

4-bis. *Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedimentali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.*

5. All'attuazione delle disposizioni del presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.».

— Si riporta, l'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, come modificato dalla presente legge:

«Art. 12 *(Acquisto, vendita, manutenzione e censimento di immobili pubblici)*. — (*Omissis*).

2. A decorrere dal 1° gennaio 2013:

a) sono attribuite all'Agenzia del demanio le decisioni di spesa, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relative agli interventi manutentivi, a carattere ordinario e straordinario, effettuati sugli immobili di proprietà dello Stato, in uso per finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, incluse la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le Agenzie, anche fiscali, fatte salve le specifiche previsioni di legge riguardanti il Ministero della difesa, il Ministero degli affari esteri e il Ministero per i beni e le attività culturali, nonché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con riferimento a quanto previsto dagli articoli 41 e 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni, e dagli articoli 127 e 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive mo-

dificazioni. Restano altresì esclusi dalla disciplina del presente comma gli istituti penitenziari. Conseguentemente sono fatte salve le risorse attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi relativi agli edifici pubblici statali e agli immobili demaniali, le cui decisioni di spesa sono assunte, nei limiti delle predette risorse, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'Agenzia del demanio. Sono altresì fatte salve le risorse attribuite al Ministero della giustizia per gli interventi manutentivi di edilizia penitenziaria;

b) sono altresì attribuite all'Agenzia del demanio le decisioni di spesa, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli interventi manutentivi posti a carico del conduttore sui beni immobili di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo dalle Amministrazioni di cui alla lettera *a)*;

c) sono attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a valere sulle risorse allo stesso assegnate per gli interventi relativi agli edifici pubblici statali e agli immobili demaniali, le decisioni di spesa relative agli interventi manutentivi da effettuare, a cura delle strutture del medesimo Ministero, ai sensi dell'articolo 176 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, su beni immobili di cui alle lettere *a)* e *b)*. L'esecuzione di tali interventi è tempestivamente comunicata all'Agenzia del demanio, al fine del necessario coordinamento con le attività dalla stessa poste in essere ai sensi del presente articolo;

d) *gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto dal periodo precedente, nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguire ai sensi delle lettere* a) *e* b) *del presente comma e del comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del demanio o i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al periodo precedente, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di piani di investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai piani di intervento dell'Agenzia del demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere* a)*,* b) *e* c) *e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia.*

(*Omissis*).

5. L'Agenzia del demanio, al fine di progettare e realizzare gli interventi manutentivi di cui al comma 2, lettere *a)* e *b)*, e per gli interventi manutentivi dalla stessa gestiti con fondi diversi da quelli di cui al comma 6, stipula accordi quadro, riferiti ad ambiti territoriali predefiniti, con operatori specializzati nel settore individuati mediante procedure ad evidenza pubblica, ed anche avvalendosi di società a totale o prevalente capitale pubblico, senza nuovi o maggiori oneri. L'esecuzione degli interventi manutentivi è curata, previa sottoscrizione di apposita convenzione quadro, dalle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti senza nuovi o maggiori oneri. *Qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria dei lavori di importo in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettere* a) *e* b)*, è curata, senza nuovi o maggiori oneri, di cui alle lettere* a) *e* b) *del comma 2, può essere curata direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili.* Gli atti relativi agli interventi gestiti dalle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono sottoposti al controllo degli uffici appartenenti al sistema delle ragionerie del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, secondo le modalità previste dal decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123. Gli atti relativi agli interventi gestiti dall'Agenzia del Demanio sono controllati secondo le modalità previste dalla propria organizzazione. Il ricorso agli operatori con i quali sono stipulati gli accordi quadro è disposto anche per gli interventi disciplinati da specifiche previsioni di legge riguardanti il Ministero della difesa e il Ministero per i beni e le attività culturali. Dell'avvenuta stipula delle convenzioni o degli accordi quadro è data immediata notizia sul sito internet dell'Agenzia del Demanio. Al fine di assicurare il rispetto degli impegni assunti con le convenzioni di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura un'adeguata organizzazione delle proprie strutture periferiche, in particolare individuando all'interno dei provveditorati un apposito ufficio dedicato allo svolgimento delle attività affidate dall'Agenzia del Demanio e di quelle previste dall'articolo 12, comma 8, del presente decreto, dotato di idonee professionalità.

(*Omissis*).».

— Si riportano i commi 11-*bis* e 11-*ter*, dell'articolo 23, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 23 *(Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi)*. — *Omissis*.

11-*bis*. Tra le spese tecniche da prevedere nel quadro economico di ciascun intervento sono comprese le spese di carattere strumentale sostenute dalle amministrazioni aggiudicatrici in relazione all'intervento.

11-*ter*. Le spese strumentali, incluse quelle per sopralluoghi, riguardanti le attività finalizzate alla stesura del piano generale degli interventi del sistema accentrato delle manutenzioni, di cui all'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono a carico delle risorse iscritte sui pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze trasferite all'Agenzia del demanio.».

— Si riporta l'articolo 217 del legislativo 18 aprile2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 217 *(Abrogazioni)*. — 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 216, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente codice, sono o restano abrogati, in particolare:

a) l'articolo 344 della legge 20 marzo 1865, n. 2248;

b) l'articolo 11 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440;

c) l'articolo 120 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827;

c-*bis*) la legge 11 novembre 1986, n. 770;

d) l'articolo 1, commi da 1 a 5, della legge 21 dicembre 2001, n. 443;

d-*bis*) l'articolo 14-*viciester*, del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 agosto 2005, n. 168;

e) il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

f) l'articolo 1-*octies* del decreto-legge 12 maggio 2006, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2006, n. 228;

g) l'articolo 1, comma 909, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

h) il decreto legislativo 26 gennaio 2007, n. 6;

i) il decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113;

i-*bis*) l'articolo 2, commi 289 e 289-*bis* della legge 24 dicembre 2007, n. 244;

l) l'articolo 1, comma 2, lettera *s)* n. 2 e n. 3, l'articolo 8 della legge 3 agosto 2007, n. 123;

l-*bis*) l'articolo 8-*duodecies*, comma 2-*bis*, del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;

m) il decreto legislativo 11 settembre 2008, n. 152;

n) l'articolo 23 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2;

o) l'articolo 29, comma 1-*sexies* e 1-*quinquiesdecies*, lett. *b)*, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14;

p) l'articolo 2, comma 9 del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

q) l'articolo 4, comma 4-*bis*, e l'articolo 4-*quater* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102;

r) l'articolo 2, comma 16, della legge 15 luglio 2009, n. 94;

s) l'articolo 3 del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166;

t) gli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 del decreto legislativo 20 marzo 2010, n. 53;

u) il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, con effetto: 1) dalla data di entrata in vigore degli atti attuativi del presente codice, i quali operano la ricognizione delle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010 da esse sostituite; 2) dalla data di entrata in vigore del presente codice: la Parte I; la Parte II, Titolo I, capo II; la Parte II, Titolo II, capo II; la Parte II, Titoli IV e V, VI, VII, VIII; la Parte II, Titolo IX Capo III; parte II, Titolo XI, Capo III, ad esclusione dell'articolo 251; la Parte III ad esclusione degli articoli 254, 255 e 256; le Parti IV, V e VII, nonché gli allegati e le parti di allegati ivi richiamati;

v) l'articolo 4 del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, con esclusione dei commi 13 e 14;

v-*bis*) l'articolo 13 della legge 11 novembre 2011, n. 180;

w) l'articolo 23, commi 4 e 5, l'articolo 41 commi 1, 2, 5-*bis* e 5-*ter*, l'articolo 42 commi 1, 2, 3, 4 e 5 e l'articolo 44, commi 1, lett. *a)*, 2, 5, 6, 7, 8 e 9 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

x) l'articolo 2, comma 7, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228;

z) gli articoli 41, 42, 44, 46, 50, 51, 52, 55, comma 1 e 59-*bis*, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

aa) l'articolo 20, commi 1, 3 e 4, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35;

bb) l'articolo 8, comma 2-*bis*, l'articolo 11 e l'articolo 12 del decreto-legge 7 maggio 2012, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 luglio 2012, n. 94;

cc) l'articolo 4, comma 5-*ter* del decreto-legge 6 giugno 2012, n. 74, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2012, n. 122;

dd) l'articolo 3, comma 2, l'articolo 4-*bis*, l'articolo 5 e l'articolo 33, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134;

ee) l'articolo 1, commi 2, 2-*bis* e 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

ff) l'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189;

gg) l'articolo 28 del decreto legislativo 19 settembre 2012, n. 169;

hh) l'articolo 6, comma 3, l'articolo 33, commi 3-*bis*, 3-*ter* e 4-*bis*, l'articolo 33-*bis*, l'articolo 33-*quater*, l'articolo 33-*quinquies*, l'articolo 34, comma 4, e l'articolo 36, comma 5-*bis*, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

ii) l'articolo 1, commi 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 58, comma 2, lettera f-*bis*), della legge 6 novembre 2012, n. 190; l'articolo 4, commi 4, 5 e 6, della legge 14 gennaio 2013, n. 10;

jj) l'articolo 19, commi 1 e 2, l'articolo 26, comma 2, articolo 26-*bis*, articolo 26-*ter*, articolo 27, comma 2, articolo 31, comma 2 e articolo 32, commi 4, 5 e 7-*bis*, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

ll) l'articolo 13, comma 10, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9;

mm) l'articolo 1, commi 72 e 343, della legge 27 dicembre 2013, n. 147;

nn) l'articolo 12, commi 3,5,8, 9 e 11, del decreto-legge 28 marzo 2014, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80;

oo) l'articolo 9, commi 4 e 4-*bis*, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla legge 23 giugno 2014, n. 89;

pp) l'articolo 13, comma 8, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;

qq) l'articolo 13-*bis*, articolo 23-*bis*, articolo 23-*ter*, commi 1 e 2, articolo 35, articolo 37 e articolo 39, commi 1, 2 e 3, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114;

rr) gli articoli 2, commi 1, 2, 3 e 4, 5, 13, comma 1, 14, 24 e 34, commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;

ss) l'articolo 8, commi 3 e 3-*bis*, del decreto-legge 31 dicembre 2014, n. 192, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2015, n. 11;

ss-*bis*) l'articolo 1, comma 505, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

tt) gli articoli 16, 18 e 19 della legge 28 dicembre 2015, n. 221;

uu) l'articolo 7, commi 1, 2, 3, 4 e 4-*bis*, del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2016, n. 21.».

— La legge 14 giugno 2019, n. 55 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 giugno 2019, n. 140.

— Si riporta l'articolo 16-*sexies* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215 (Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili), come modificato dalla presente legge:

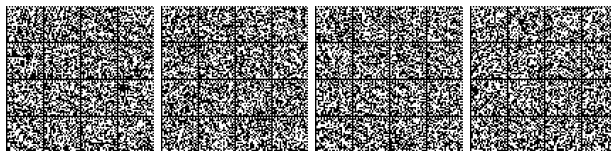
«Art. 16-*sexies (Disciplina dei contratti di locazione passiva stipulati dalle Amministrazioni statali entro il 31 dicembre 2023 e contenimento della spesa per società pubbliche)*. — 1. In considerazione delle modalità organizzative del lavoro delle pubbliche amministrazioni e avuto riguardo agli obiettivi di digitalizzazione e di transizione ecologica perseguiti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, le amministrazioni centrali come individuate dall'ISTAT ai sensi dell' articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, nonché le Autorità indipendenti, ivi inclusa la Commissione nazionale per le società e la borsa (Consob), e gli enti nazionali di previdenza e assistenza, per i contratti di locazione passiva stipulati dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al 31 dicembre 2023, non applicano le riduzioni del canone di mercato previste dai commi 4, 6 e 10 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, in presenza di una delle seguenti condizioni:

a) classe di efficienza energetica dell'immobile oggetto di locazione non inferiore a B ovvero non inferiore a D per gli immobili sottoposti ai vincoli previsti dal codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

b) rispetto da parte delle amministrazioni statali di cui all' articolo 2, comma 222, primo periodo, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, di un parametro non superiore a 15 metri quadrati per addetto ovvero non superiore a 20 metri quadrati per addetto per gli immobili non di nuova costruzione con limitata flessibilità nell'articolazione degli spazi interni;

c) il nuovo canone di locazione deve essere inferiore rispetto all'ultimo importo corrisposto, fermo restando quanto previsto dall' articolo 2, commi 222 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, per le amministrazioni statali.

1-bis. *Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le Autorità indipendenti, la Commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore a tre dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.*

2. Al fine di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento dell'oggetto sociale e ferma restando l'autonomia finanziaria e operativa della società, per ciascuno degli anni 2021, 2022, 2023 e 2024 non si applicano alla società AMCO S.p.A. le norme di contenimento della spesa in materia di gestione, organizzazione, contabilità, finanza, investimenti e disinvestimenti, previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco redatto dall'ISTAT delle amministrazioni pubbliche di cui all' articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ivi comprese le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 8-*bis* e 8-*ter*, della medesima legge n. 196 del 2009, all'articolo 1, commi 859, 861, 862, 863, 864, 867, 868, 869, 870, 871 e 872, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91. La società rispetta l'obbligo

di informazione preventiva al competente Ministero in relazione alle operazioni finanziarie che comportano la variazione dell'esposizione debitoria della società stessa.

3. Avuto riguardo agli effetti sull'economia e sui risultati economici delle società derivanti dall'epidemia da COVID-19, l'applicazione delle disposizioni di cui all' articolo 1, comma 734, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è sospesa per gli anni 2021 e 2022. I risultati conseguiti negli esercizi 2020, 2021 e 2022 non sono comunque considerati nel computo delle annualità in perdita. Le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 734, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, non si applicano alle società a partecipazione pubblica quotate, come definite all' articolo 2, comma 1, lettera *p)*, del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonché alle società da queste controllate.».

— Si riporta l'articolo 121, commi 3, 4, 5 e 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dalla presente legge:

«Art. 121 *(Esame di idoneità)*. — (*Omissis*).

3. Gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali di cui all'articolo 116 e del certificato di idoneità professionale di cui all'articolo 118, sono effettuati da dipendenti del *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*, a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, secondo le disposizioni di cui ai commi 5 e 5-*bis*, ed esame di abilitazione. Il permanere nell'esercizio della funzione di esaminatore è subordinato alla frequenza di corsi di formazione periodica, secondo le disposizioni di cui ai commi 5 e 5-*bis*.

4. Nel regolamento sono determinati i profili professionali dei dipendenti del *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* che danno titolo all'effettuazione degli esami di cui al comma 3.

5. Con decreto del *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* sono determinate le norme e modalità di effettuazione dei corsi di qualificazione iniziale, di formazione periodica e degli esami per l'abilitazione del personale di cui al comma 3, adibito alla funzione di esaminatore nelle prove di controllo delle cognizioni.

5-*bis*. I contenuti del corso di qualificazione iniziale del personale di cui al comma 3, adibito alla funzione di esaminatore nelle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti, e delle competenze a cui gli stessi sono finalizzati, sono definiti con decreto del *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Con lo stesso decreto sono altresì disciplinate le condizioni soggettive necessarie per la frequenza dei suddetti corsi nonché i contenuti e le procedure dell'esame finale. *La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.*

(*Omissis*).».

— Si riportano gli articoli 17, comma 2, 24, comma 2 e 58, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172) come modificati dalla presente legge:

«Art. 17 *(Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto)*. — (*Omissis*).

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di *sessanta giorni*.

(*Omissis*).».

«Art. 24 *(Rinnovo della licenza di navigazione)*. — (*Omissis*).

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED) sostituisce la licenza di navigazione anche ai fini del rilascio del ruolo e del ruolino di equipaggio e della licenza per l'apparato ricetrasmittente di bordo per la durata massima di *sessanta giorni*. Lo sportello telematico del diportista (STED) rinnova la licenza di navigazione entro *sessanta giorni* dalla presentazione dei documenti.».

«Art. 58 *(Durata dei procedimenti)*. — 1. I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro *sessanta giorni* dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 59, comma 1, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 (Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167), come modificato dalla presente legge:

«Art. 59 *(Disposizioni attuative e abrogative)*. — 1. Con decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, della difesa, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del lavoro e delle politiche sociali, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dei beni e delle attività culturali e del turismo, della salute, per la semplificazione e la pubblica amministrazione e con il Ministro per gli affari regionali e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, modifica la disciplina prevista dal regolamento di attuazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al fine di disciplinare secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie di seguito indicate:

(*Omissis*);

aa) adozione *dei princìpi* del *Passenger Yacht Code* italiano, al fine di razionalizzare i requisiti e gli standard che devono essere soddisfatti dalle unità da diporto che trasportano più di dodici ma non più di trentasei passeggeri in viaggi internazionali e che non trasportano cargo rispetto alle convenzioni internazionali. Il Passenger Yacht Code è adottato, in particolare, nel rispetto dei seguenti criteri:

1) i requisiti e gli standard sono razionalizzati rispetto alle convenzioni Solas 74/78, LL 1966, Stcw 78/95/10, Tonnage 1969, Marpol 73/78, Colreg 1972, Mlc 2006, Ballast Water Management Convention 2004, International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001;

2) i principi generali delle convenzioni, di cui al precedente punto 1), assicurando equivalenze ed esenzioni, laddove l'applicazione delle previsioni delle convenzioni alle unità da diporto non è ragionevole o tecnicamente non praticabile;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'allegato A, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), come modificato dalla presente legge:

«Allegato A

(*Omissis*)

8) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE - Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani, Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela, Porto di Licata *nonché Porto di Sciacca*.

9) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE - Porti di Augusta, Catania *e Pozzallo*.

10) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE - Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta*, Monopoli e Termoli*.

(*Omissis*)

12) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE - Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona *e Vasto*.

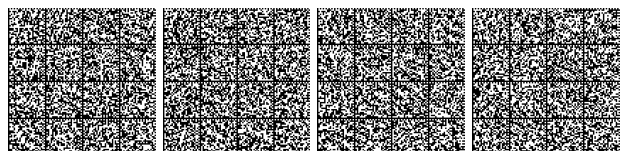
(*Omissis*).».

— Si riporta il testo degli articoli 3 e 11 decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178 (Riorganizzazione della Scuola superiore della pubblica amministrazione (SSPA), a norma dell'articolo 24 della legge 18 giugno 2009, n. 69) come modificato dalla presente legge:

«Art. 3 *(Compiti)*. — 1. Per adempiere alla missione di cui all'articolo 2 la Scuola articola le proprie attività nell'ambito delle seguenti competenze principali:

a) attività di formazione, selezione e reclutamento dei dirigenti e funzionari dello Stato in base alla legislazione vigente;

b) organizzazione della formazione dei dirigenti delle amministrazioni pubbliche all'estero ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera *g)*, della legge 4 marzo 2009, n. 15;

c) attività di formazione e aggiornamento legata ai processi di riforma ed innovazione diretta ai dipendenti delle amministrazioni centrali;

d) attività di formazione ed aggiornamento, in base a convenzioni e con tutti gli oneri a carico dei committenti, di dipendenti di amministrazioni pubbliche diverse da quelle statali, di soggetti gestori di servizi pubblici e di istituzioni ed imprese private, al fine di migliorare l'interazione e l'efficienza dei rapporti di collaborazione e scambio tra la pubblica amministrazione statale e le altre amministrazioni pubbliche, nonché con il settore privato;

e) attività di formazione, su richiesta, diretta a funzionari di altri Paesi in un quadro di cooperazione internazionale;

e-*bis*) attività di ricerca e di studio per l'individuazione di specifiche tipologie di formazione per il personale delle pubbliche amministrazioni preposto allo sviluppo e all'attuazione delle azioni contenute nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;

f) attività di ricerca, analisi e documentazione finalizzata al perseguimento dell'eccellenza nell'attività di formazione legata ai processi di riforma ed innovazione della pubblica amministrazione che coinvolga la dirigenza e su altri temi funzionali, in relazione ai suoi effetti sull'economia e la società, anche in collaborazione con università e istituti di ricerca pubblici e privati, italiani e stranieri, amministrazioni pubbliche e istituzioni e società private;

g) attività di ricerca, analisi e consulenza sulla metodologia e sui criteri di valutazione della formazione offerta alla pubblica amministrazione da istituzioni pubbliche e private;

h) attività di pubblicazione e diffusione di materiali didattici e di ricerca attraverso strumenti editoriali sia interni che esterni, con preferenza dell'uso dell'e-editing;

i) attività di valutazione, validazione e monitoraggio, su richiesta delle amministrazioni statali e sulla base di apposite indicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per la pubblica amministrazione a tale fine delegato, della qualità delle offerte formative presentate da soggetti terzi e la loro rispondenza ai requisiti richiesti e attività di monitoraggio;

l) cura dei rapporti con gli organismi e le strutture di formazione similari di altri Paesi e la definizione con essi di accordi, di convenzioni e di ogni altra forma di collaborazione e di scambio di esperienze nell'ambito di tutte le attività di competenza della Scuola;

m) sostegno, anche finanziario, ad iniziative di collaborazione e di scambio di funzionari, anche ai sensi dell'articolo 32 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;

n) ogni altra competenza attribuita dal Presidente del Consiglio dei Ministri o dal Ministro per la pubblica amministrazione in funzione del perseguimento delle finalità di cui all'articolo 2.

2. La Scuola può promuovere o partecipare ad associazioni e consorzi, nonché stipulare accordi di programma, convenzioni e contratti con soggetti pubblici e privati.

3. La Scuola rilascia titoli post laurea di alta professionalità.

3-bis. *Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, postuniversitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella pubblica amministrazione, la Scuola può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.*

3-ter. *La Scuola, previo accreditamento ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera* a)*, del predetto regolamento relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'ateneo di appartenenza secondo le modalità di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, in quanto compatibili, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della pubblica amministrazione, in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.*».

«Art. 11 *(Altri incarichi)*. — 1. La Scuola può avvalersi di consulenti esterni, di professionalità e competenze utili allo svolgimento delle sue attività istituzionali, anche di supporto alla didattica ed alla ricerca.

1-*bis*. Per le specifiche esigenze di tutoraggio, la Scuola nazionale dell'amministrazione è autorizzata a stipulare, fino al 31 dicembre 2022, contratti di collaborazione coordinata e continuativa per un contingente di personale non superiore a trenta unità, previo svolgimento di selezioni pubbliche comparative.

1-*ter*. Agli oneri relativi all'attuazione del comma 1-*bis*, nel limite massimo di 990.000 euro annui, la Scuola nazionale dell'amministrazione provvede nell'ambito delle risorse derivanti dal contributo finanziario ordinario dello Stato disponibile a legislazione vigente.

2. Gli incarichi di cui al comma 1 sono conferiti dal Presidente, sentito il Segretario Generale.

2-*bis*. La Presidenza del Consiglio dei ministri è autorizzata a reclutare, dall'anno 2023, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e con corrispondente aumento della dotazione organica del personale non dirigenziale, ventotto unità di personale non dirigenziale, da inquadrare nella categoria A, posizione economica F1, mediante apposite procedure selettive, nell'ambito delle quali possono essere *prioritariamente* valorizzate le esperienze lavorative maturate dai titolari di contratti stipulati nell'ultimo triennio per lo svolgimento di attività di tutoraggio ai sensi del comma 1-*bis*. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 1.916.248 annui a decorrere dall'anno 2023.».

— Si riporta l'articolo 3, primo comma, lettera *q)*, della legge 5 agosto 1978, n. 457 (Norme per l'edilizia residenziale):

«Art. 3 *(Competenze del Comitato per l'edilizia residenziale)*. — Il Comitato per l'edilizia residenziale, sulla base degli indirizzi programmatici indicati dal C.I.P.E.:

a) predispone il piano decennale, i programmi quadriennali e le eventuali revisioni;

b) provvede alla ripartizione dei fondi tra le regioni;

c) indica i criteri generali per la scelta delle categorie degli operatori, in modo da garantire una equilibrata distribuzione dei contributi fra le diverse categorie interessate e programmi articolati in relazione alle varie forme di intervento;

d) adotta le opportune determinazioni in ordine alle modalità di erogazione dei flussi finanziari;

e) effettua periodiche verifiche sulla attuazione dei programmi, con particolare riguardo alla utilizzazione dei finanziamenti e al rispetto dei costi di costruzione consentiti;

f) effettua la raccolta e la elaborazione dei dati relativi all'edilizia residenziale con particolare riguardo alle determinazioni del fabbisogno abitativo;

g) propone al C.I.P.E. i criteri per l'assegnazione e per la fissazione dei canoni delle abitazioni di edilizia residenziale pubblica;

h) promuove e coordina, a livello nazionale, la formazione e la gestione dell'anagrafe degli assegnatari di abitazione di edilizia residenziale comunque fruenti del contributo dello Stato;

i) determina le linee generali per gli indirizzi tecnici;

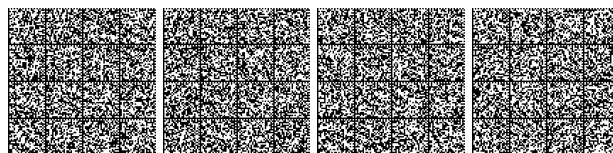
l) determina le modalità per il finanziamento, l'affidamento e la realizzazione, da effettuarsi anche direttamente da parte delle regioni, dei programmi di cui al precedente articolo 2, lettera *f)*;

m) determina le modalità per l'espletamento di concorsi, da effettuarsi anche direttamente da parte delle regioni, per l'abilitazione preventiva, sulla base dei requisiti di qualità e di costo predeterminati, di prodotti e materiali da porre a disposizione dei soggetti che attuano i programmi;

n) stabilisce periodicamente i limiti massimi, che le regioni devono osservare nella determinazione dei costi ammissibili per gli interventi;

o) propone al C.I.P.E. la revisione, ai sensi del secondo comma dell'articolo 19 e del secondo comma dell'articolo 20, della misura dei tassi e dei limiti di reddito per gli interventi di edilizia residenziale assistita dal contributo dello Stato, sulla base dell'andamento dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, quale risulta dalle determinazioni dell'I.S.T.A.T., nonché la misura dell'aggiornamento previsto dal secondo comma dell'articolo 16;

p) redige una relazione annuale, anche ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1 della legge 20 luglio 1977, n. 407, sullo stato di attuazione dei programmi di edilizia residenziale e sulle previsioni di intervento;

q) riserva il due per cento dei finanziamenti complessivi per sopperire con interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale alle esigenze più urgenti, anche in relazione a pubbliche calamità;

r) propone al Comitato interministeriale per il credito e risparmio i criteri e le direttive cui gli istituti di credito fondiario e la Cassa depositi e prestiti dovranno attenersi nella concessione dei finanziamenti da destinare ai programmi di cui alla lettera *c)* dell'articolo 2;

r-*bis*) dispone una riserva di finanziamenti complessivi per la concessione di contributi in conto capitale a comuni, Istituti autonomi case popolari, comunque denominati o trasformati, imprese, cooperative o loro consorzi per la realizzazione con tipologia idonea o per l'adattamento di alloggi di edilizia sovvenzionata e agevolata alle esigenze di assegnatari o acquirenti handicappati ovvero ai nuclei familiari assegnatari di abitazioni assistiti da contributo pubblico tra i cui componenti figurano persone handicappate in situazione di gravità o con ridotte o impedite capacità motorie.

Il Comitato per l'edilizia residenziale determina i criteri e le modalità di impiego, anche in deroga alle vigenti norme sulla contabilità generale dello Stato e sulle opere di conto dello Stato, dei finanziamenti previsti dalla lettera *f)* del precedente articolo 2 e di quelli destinati ad interventi straordinari di cui al punto *q)* del presente articolo.

Le deliberazioni del Comitato per l'edilizia residenziale, ad eccezione di quelle relative all'esercizio di funzioni consultive, sono rese esecutive con provvedimento del suo presidente.».

— Si riporta l'articolo 5, comma 2-*ter*, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186 (Disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione), come modificato dalla presente legge:

«Art. 5 (Normative tecniche in materia di costruzioni). — 1. Per assicurare uniformi livelli di sicurezza, ferme restando le competenze delle regioni e delle province autonome, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, provvede, di concerto con il Dipartimento della protezione civile, secondo un programma di priorità per gli edifici scolastici e sanitari, alla redazione di norme tecniche, anche per la verifica sismica ed idraulica, relative alle costruzioni, nonché alla redazione di norme tecniche per la progettazione, la costruzione e l'adeguamento, anche sismico ed idraulico, delle dighe di ritenuta, dei ponti e delle opere di fondazione e sostegno dei terreni. Ai fini dell'emanazione delle norme tecniche per la progettazione, la costruzione e l'adeguamento, anche sismico ed idraulico, delle dighe di ritenuta, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti acquisisce il parere tecnico del Registro italiano dighe, da inviare entro trenta giorni dalla richiesta.

2. Le norme tecniche di cui al comma 1 sono emanate con le procedure di cui all'articolo 52 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, di concerto con il Dipartimento della protezione civile.

2-*bis*. Al fine di avviare una fase sperimentale di applicazione delle norme tecniche di cui al comma 1, è consentita, per un periodo di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore delle stesse, la possibilità di applicazione, in alternativa, della normativa precedente sulla medesima materia, di cui alla legge 5 novembre 1971, n. 1086, e alla legge 2 febbraio 1974, n. 64, e relative norme di attuazione, fatto salvo, comunque, quanto previsto dall'applicazione del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993, n. 246.

2-*ter*. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dei progetti di lavori pubblici di interesse statale o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, la verifica preventiva di cui all'articolo 26 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, accerta anche la conformità dei progetti alle norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, ovvero alle norme tecniche per la progettazione e la costruzione degli sbarramenti di ritenuta (dighe e traverse), di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 156 dell'8 luglio 2014. L'esito positivo della verifica di cui al primo periodo esclude l'applicazione delle previsioni di cui all'articolo 4 della legge 5 novembre 1971, n. 1086, al capo III del titolo II della legge 2 febbraio 1974, n. 64, e alla sezione II del capo IV della parte II del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380. I progetti corredati dalla verifica di cui al primo periodo sono depositati *ai soli fini informativi*, con modalità telematica, presso l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche-AINOP, di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. Con la stessa modalità *e per le medesime finalità* di cui al terzo periodo sono depositati le varianti di carattere sostanziale regolarmente approvate e i documenti di cui agli articoli 6 e 7 della legge 5 novembre 1971, n. 1086, nonché agli articoli 65, comma 6, ove applicabile, e 67, commi 7 e 8-*ter*, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

2-*quater*. In relazione ai progetti di lavori pubblici di interesse statale o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, approvati nel periodo compreso tra la data di entrata in vigore delle norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture 14 gennaio 2008, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 29 del 4 febbraio 2008, e la data di entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, l'accertamento della conformità di detti progetti alle norme tecniche di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture 14 gennaio 2008 è effettuato entro il 31 dicembre 2021, previa richiesta da parte delle stazioni appaltanti da presentare entro il 31 dicembre 2020 e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per i lavori di importo superiore a 50 milioni di euro e dai comitati tecnici amministrativi istituiti presso i provveditorati interregionali per le opere pubbliche per i lavori di importo inferiore a 50 milioni di euro. Qualora il lavoro pubblico di importo inferiore a 50 milioni di euro presenti elementi di particolare rilevanza e complessità, l'accertamento di cui al primo periodo è effettuato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici su richiesta motivata del provveditore interregionale per le opere pubbliche.

2-*quinquies*. In caso di esito positivo, l'accertamento di cui al comma 2-*quater* produce i medesimi effetti degli adempimenti e dell'autorizzazione previsti dagli articoli 93 e 94 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dall'articolo 4 della legge 5 novembre 1971, n. 1086, e dagli articoli 17, 18 e 19 della legge 2 febbraio 1974, n. 64. I progetti corredati dall'accertamento positivo di cui al comma 2-*quater* sono depositati, con modalità telematica, presso l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche-AINOP, di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. Con la stessa modalità di cui al secondo periodo sono depositati le varianti di carattere sostanziale regolarmente approvate e i documenti di cui agli articoli 6 e 7 della legge 5 novembre 1971, n. 1086, nonché agli articoli 65, comma 6, ove applicabile, e 67, comma 7 o comma 8-*ter*, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), come modificato dalla presente legge:

«(*Omissis*).

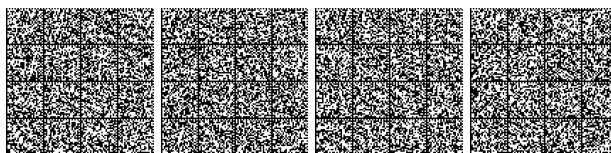
26. Ai fini della riqualificazione della viabilità funzionale allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina del 2026, e in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale della strada provinciale 72, in gestione alla provincia di Lecco, attraverso lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada, *è trasferita alla medesima provincia* la somma di 1 milione di euro annui per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

(*Omissis*).».

Art. 10.

Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 44, comma 3, *al quarto periodo*, le parole «degli interventi» sono sostituite dalle seguenti: «di tutti gli interventi» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, fermo quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*, del 13 dicembre 2011*»;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC, dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101»;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole «all'articolo 44, comma 4» *sono aggiunte* le seguenti: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC, dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi *dei materiali da costruzione, dei carburanti* e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, *e al fine* di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. È escluso il rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

3-*bis*. *All'articolo 1, comma 136, primo periodo, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: «entro otto mesi» sono sostituite dalle seguenti: «entro dodici mesi».*

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico *di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto* legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è autorizzata, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del *citato codice di cui al* decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 *ed euro 3.500.000* per l'anno 2023, *si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo* di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-*bis*. *Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città, nonché il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza e la rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City), per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un programma sperimentale denominato «Dateci spazio» destinato ai comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti. Le relative proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico-didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione ed eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500.000 euro, esclusivamente interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o europea.*

5-*ter*. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti:*

a) *i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;*

b) *i criteri per la valutazione delle proposte;*

c) *le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.*

5-quater. *La valutazione delle proposte di cui al comma 5-*ter *è svolta dall'Alta Commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, che, a tal fine, può avvalersi del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta Commissione opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

5-quinquies. *L'Alta Commissione di cui al comma 5-*quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone un apposito elenco, contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento, che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono altresì definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.*

5-sexies. *Agli oneri derivanti dai commi da 5-*bis *a 5-*quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.*

5-septies. *In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai princìpi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 12*-octies, *del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12*-septies *del medesimo articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario «Potenziamento Genova-Campasso» di cui al medesimo comma 12*-septies, *denominato «Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova», finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario e a realizzare un miglioramento del contesto urbano.*

5-octies. *Per le finalità di cui al comma 5*-septies *è autorizzata in favore della Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029.*

5-novies. *Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12*-octies, *del citato decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di un'apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova di cui al comma 5*-septies, *ferma restando l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto Progetto di riqualificazione.*

5-*decies. Agli oneri derivanti dai commi da 5*-septies *a 5*-novies, *pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:*

a) *quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;*

b) *quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.*

Riferimenti normativi:

— Si riportano gli articoli 44, commi 3 e 4, e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, come modificati dalla presente legge:

«Art. 44 *(Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto)*. — (*Omissis*).

3. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 22, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, a cura della stazione appaltante decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica ove questo non sia stato restituito ai sensi del secondo periodo del comma 1, ovvero contestualmente alla trasmissione al citato Consiglio del progetto modificato nei termini dallo stesso richiesti. Gli esiti della valutazione di impatto ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 4. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico di cui all'articolo 46, è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006. Le procedure di valutazione di impatto ambientale *di tutti gli interventi* di cui all'Allegato IV del presente decreto sono svolte con le modalità e nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-*bis* dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006. *In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, fermo quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011.*

4. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica, ove non sia stato restituito ai sensi del secondo periodo del comma 1, ovvero contestualmente alla trasmissione al citato Consiglio del progetto modificato nei termini dallo stesso richiesti, la stazione appaltante convoca la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016. La conferenza di servizi è svolta in forma semplificata ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241 e nel corso di essa, ferme restando le prerogative dell'autorità competente in materia di VIA, sono acquisite e valutate le eventuali prescrizioni e direttive adottate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi del secondo periodo del comma 1, nonché gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte secondo le modalità di cui all'articolo 46 del presente decreto, della verifica preventiva dell'interesse archeologico e della valutazione di impatto ambientale, *tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101*. La determinazione conclusiva della conferenza approva il progetto e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

(*Omissis*).».

«Art. 46 *(Modifiche alla disciplina del dibattito pubblico)*. — 1. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato su proposta della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, possono essere individuate, in relazione agli interventi di cui all'articolo 44, comma 1, nonché a quelli finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC, soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico inferiori a quelle previste dall'Allegato 1 del decreto

del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV al presente decreto, il dibattito pubblico ha una durata massima di quarantacinque giorni e tutti i termini previsti dal citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, sono ridotti della metà. Nei casi di obbligatorietà del dibattito pubblico, la stazione appaltante provvede ad avviare il relativo procedimento contestualmente alla trasmissione del progetto di fattibilità tecnica ed economica al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'acquisizione del parere di cui all'articolo 44, comma 1. In caso di restituzione del progetto ai sensi del secondo periodo dell'articolo 44, comma 1, il dibattito pubblico è sospeso con avviso pubblicato sul sito internet istituzionale della stazione appaltante e il termine di cui al secondo periodo del presente comma riprende a decorrere dalla data di pubblicazione sul medesimo sito internet istituzionale dell'avviso di trasmissione del progetto di fattibilità tecnica ed economica integrato o modificato secondo le indicazioni rese dal Comitato speciale del Consiglio superiore di lavori pubblici. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutate nella conferenza di servizi di cui all'articolo 44, comma 4*, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101*. Al fine di assicurare il rispetto dei termini di cui al secondo periodo del presente comma, la Commissione nazionale per il dibattito pubblico provvede ad istituire, entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, un elenco di soggetti, in possesso di comprovata esperienza e competenza nella gestione dei processi partecipativi ovvero nella gestione ed esecuzione delle attività di programmazione e pianificazione in materia urbanistica o di opere pubbliche, cui conferire l'incarico di coordinatore del dibattito pubblico, come disciplinato dal decreto adottato in attuazione dell'articolo 22, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016. In caso di inosservanza da parte della stazione appaltante dei termini di svolgimento del dibattito pubblico previsti dal presente comma, la Commissione nazionale per il dibattito pubblico esercita, senza indugio, i necessari poteri sostitutivi. Ai componenti della Commissione nazionale è riconosciuto, per il periodo dal 2021 al 2026 in caso di esercizio dei poteri sostitutivi, il rimborso delle spese di missione nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri non superiori a 22.500 euro per l'anno 2021 e a 45.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

2. Agli oneri di cui al comma 1, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali", della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245 (Misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dei rifiuti nella regione Campania), convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21 (Misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dei rifiuti nella regione Campania ed ulteriori disposizioni in materia di protezione civile):

«Art. 1 *(Risoluzione del contratto e affidamento del servizio di smaltimento dei rifiuti nella regione Campania)*. — (*Omissis*).

5. Il Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri può avvalersi, per tutte le opere e gli interventi attinenti all'emergenza nel settore dei rifiuti, del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Fatta salva la normativa comunitaria e nazionale in materia di valutazione di impatto ambientale, per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e di consulenza nell'àmbito di progetti di opere di cui all'articolo 6 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, il cui valore sia di entità superiore a 5 milioni di euro, per le relative verifiche tecniche e per le conseguenti necessità operative, è posto a carico del soggetto committente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare. Le predette entrate sono riassegnate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ad apposita unità previsionale di base del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'obbligo di versamento si applica ai progetti presentati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 136, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), come modificato dalla presente legge:

«(*Omissis*).

136. Il comune beneficiario del contributo di cui al comma 135 è tenuto ad affidare i lavori per la realizzazione delle opere pubbliche *entro dodici mesi* decorrenti dalla data di attribuzione delle risorse. I risparmi derivanti da eventuali ribassi d'asta sono vincolati fino al collaudo ovvero alla regolare esecuzione e successivamente possono essere utilizzati per ulteriori investimenti, per le medesime finalità previste dal comma 135, a condizione che gli stessi vengano impegnati entro sei mesi dal collaudo ovvero dalla regolare esecuzione.

(*Omissis*).».

— Per l'articolo 22, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 6.

— Per l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 3.

— Per l'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 8.

— Si riporta l'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022):

«(*Omissis*).

439. Ai fini della valutazione delle proposte di cui al comma 438, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un'Alta Commissione composta da:

a) sei rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui uno con funzioni di presidente;

b) un rappresentante designato dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome;

c) un rappresentante designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani;

d) un rappresentante designato dal Ministero dell'interno;

e) un rappresentante designato dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo;

f) un rappresentante designato dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri;

g) un rappresentante designato dal Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 214 *(Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e struttura tecnica di missione)*. — 1. Nell'ambito delle funzioni di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999 n. 300, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove le attività tecniche e amministrative occorrenti ai fini della adeguata e sollecita progettazione e approvazione delle infrastrutture ed effettua, con la collaborazione delle regioni o province autonome interessate, le attività di supporto necessarie per la vigilanza, da parte dell'autorità competente, sulla realizzazione delle infrastrutture.

2. Nello svolgimento delle funzioni di cui al comma 1, il Ministero impronta la propria attività al principio di leale collaborazione con le regioni e le province autonome e con gli enti locali interessati e acquisisce, nei casi indicati dalla legge, la previa intesa delle regioni o province autonome interessate. Ai fini di cui al comma 1, il Ministero, in particolare:

a) promuove e riceve le proposte delle regioni o province autonome e degli altri enti aggiudicatori;

b) promuove e propone intese quadro tra Governo e singole regioni o province autonome, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture;

c) promuove la redazione dei progetti di fattibilità delle infrastrutture da parte dei soggetti aggiudicatori, anche attraverso eventuali intese o accordi procedimentali tra i soggetti comunque interessati;

d) provvede, eventualmente in collaborazione con le regioni, le province autonome e gli altri enti interessati con oneri a proprio carico, alle attività di supporto al CIPE per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese di cui alla parte V;

e) ove necessario, collabora alle attività dei soggetti aggiudicatori o degli enti interessati alle attività istruttorie con azioni di indirizzo e supporto;

f) cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alle deliberazioni del CIPE in caso di infrastrutture e di insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese di cui alla parte V, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto. Per le opere di competenza dello Stato, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, o di altri organi o commissioni consultive, ove richiesto dalle norme vigenti, è acquisito sul progetto definitivo;

g) assegna ai soggetti aggiudicatori, a carico dei fondi di cui all'articolo 202, comma 1, lettera *a)*, le risorse finanziarie integrative necessarie alle attività progettuali; in caso di infrastrutture e di insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese di cui alla parte V, propone, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, al CIPE l'assegnazione ai soggetti aggiudicatori, a carico dei fondi, delle risorse finanziarie integrative necessarie alla realizzazione delle infrastrutture, contestualmente all'approvazione del progetto definitivo e nei limiti delle risorse disponibili, dando priorità al completamento delle opere incompiute;

h) verifica l'avanzamento dei lavori anche attraverso sopralluoghi tecnico-amministrativi presso i cantieri interessati, previo accesso agli stessi; a tal fine può avvalersi, ove necessario, del Corpo della Guardia di finanza, mediante la sottoscrizione di appositi protocolli di intesa.

3. Per le attività di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture, il Ministero può avvalersi di una struttura tecnica di missione composta da dipendenti nei limiti dell'organico approvato e dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative. La struttura tecnica di missione è istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture. La struttura può, altresì, avvalersi di personale di alta specializzazione e professionalità, previa selezione, con contratti a tempo determinato di durata non superiore al quinquennio rinnovabile per una sola volta nonché quali advisor, di Università statali e non statali legalmente riconosciute, di Enti di ricerca e di società specializzate nella progettazione e gestione di lavori pubblici e privati. La struttura svolge, altresì, le funzioni del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, previste dall'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144 e dall'articolo 7 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228.

4. Al fine di agevolare, sin dall'inizio della fase istruttoria, la realizzazione di infrastrutture e insediamenti prioritari, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministri competenti, nonché i Presidenti delle regioni o province autonome interessate, propone al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di commissari straordinari, i quali seguono l'andamento delle opere e provvedono alle opportune azioni di indirizzo e supporto promuovendo anche attività di prevenzione dell'insorgenza dei conflitti e dei contenziosi anche con riferimento alle esigenze delle comunità locali, nonché le occorrenti intese tra i soggetti pubblici e privati interessati. Nell'espletamento delle suddette attività, e nel caso di particolare complessità delle stesse, il commissario straordinario può essere affiancato da un sub-commissario, nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Presidenti delle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, con oneri a carico delle regioni o province autonome proponenti ovvero a valere sulle risorse di cui al comma 8. Per le opere non aventi carattere interregionale o internazionale, la proposta di nomina del commissario straordinario è formulata d'intesa con la regione o la provincia autonoma, o l'ente territoriale interessati.

5. Gli oneri derivanti dall'applicazione del comma 4 sono posti a carico dei fondi di cui all'articolo 202 e sono contenuti nell'ambito della quota delle risorse che annualmente sono destinate allo scopo con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli oneri per il funzionamento della struttura tecnica di missione di cui al comma 3 trovano copertura sui fondi di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, nonché sulle risorse assegnate annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della legge n. 144 del 1999.

6. Il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture, sentiti i Ministri competenti nonché, per le infrastrutture di competenza dei soggetti aggiudicatori regionali, i presidenti delle regioni o province autonome interessate, abilita eventualmente i commissari straordinari ad adottare, con le modalità e i poteri di cui all'articolo 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, in sostituzione dei soggetti competenti, i provvedimenti e gli atti di qualsiasi natura necessari alla sollecita progettazione, istruttoria, affidamento e realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi.

7. I commissari straordinari agiscono in autonomia e con l'obiettivo di garantire l'interesse pubblico e riferiscono al Presidente del Consiglio, al Ministro delle infrastrutture e al CIPE in ordine alle problematiche riscontrate e alle iniziative assunte e operano secondo le direttive dai medesimi impartite e con il supporto del Ministero, e, ove esistenti, della struttura tecnica di missione e degli advisor, acquisendo, per il tramite degli stessi, ogni occorrente studio e parere. Nei limiti dei costi autorizzati a norma del comma 8, i commissari straordinari e i sub-commissari si avvalgono della struttura di cui al comma 3, nonché delle competenti strutture regionali e possono avvalersi del supporto e della collaborazione dei soggetti terzi.

8. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di nomina del commissario straordinario individua il compenso e i costi pertinenti alle attività da svolgere dallo stesso, nonché le modalità di corresponsione degli stessi a valere sulle risorse del quadro economico di ciascun intervento, nei limiti delle somme stanziate per tale finalità.

8-*bis*. Ai commissari nominati ai sensi dell'articolo 20 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, per le opere di cui al presente articolo si applicano le disposizioni di cui ai commi da 4 a 8.

9.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura il supporto e l'assistenza necessari alle stazioni appaltanti per l'applicazione della disciplina di settore, in collaborazione con le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nell'ambito delle attività che queste esercitano ai sensi del presente codice.

11. In sede di prima applicazione restano, comunque, validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'articolo 163 del decreto legislativo decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

12.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015):

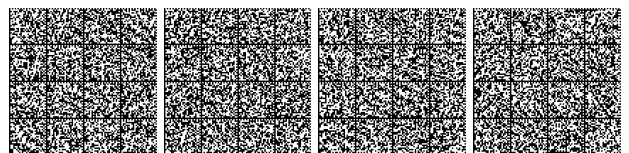
«(*Omissis*).

241. Al fine di tutelare e promuovere il patrimonio culturale e storico è autorizzata la spesa di 5,5 milioni di euro per l'anno 2015. Gli interventi da finanziare sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 4, commi 12-*septies* e 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici):

«Art. 4 *(Commissari straordinari, interventi sostitutivi e responsabilità erariali)*. — (*Omissis*).

12-*septies*. Al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa è definito in 6.853,23 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. Tale finalizzazione è recepita nell'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa per gli anni 2018-2019, che deve recare il quadro economico unitario del Progetto unico e il cronoprogramma degli interventi. Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi

del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico. Le opere civili degli interventi "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso" e la relativa impiantistica costituiscono lavori supplementari all'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" ai sensi dell'articolo 89 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014. È autorizzato l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate alla RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro anche nell'ambito del riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

12-*octies*. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della Liguria, nomina, con proprio decreto e senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, in deroga alla procedura vigente.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022):

«(*Omissis*).

47. Allo scopo di cofinanziare interventi finalizzati alla promozione e al potenziamento di percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze), convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze):

«Art. 1 *(Commissario straordinario per la ricostruzione)*. — (*Omissis*).

6. Il concessionario del tratto autostradale alla data dell'evento, tenuto, in quanto responsabile del mantenimento in assoluta sicurezza e funzionalità dell'infrastruttura concessa ovvero in quanto responsabile dell'evento, a far fronte alle spese di ricostruzione dell'infrastruttura e di ripristino del connesso sistema viario, entro trenta giorni dalla richiesta del Commissario straordinario, versa sulla contabilità speciale di cui al comma 8 le somme necessarie al predetto ripristino ed alle altre attività connesse di cui al comma 5, nell'importo provvisoriamente determinato dal Commissario medesimo salvo conguagli, impregiudicato ogni accertamento sulla responsabilità dell'evento e sul titolo in base al quale sia tenuto a sostenere i costi di ripristino della viabilità. Nella determinazione di detto importo, il Commissario straordinario comprende tutti gli oneri che risultano necessari al predetto ripristino, ivi inclusi quelli di cui all'articolo 1-*bis*. In caso di omesso versamento nel termine, il Commissario straordinario può individuare, omessa ogni formalità non essenziale alla valutazione delle manifestazioni di disponibilità comunque pervenute, un soggetto pubblico o privato che anticipi le somme necessarie alla integrale realizzazione delle opere, a fronte della cessione pro solvendo della pertinente quota dei crediti dello Stato nei confronti del concessionario alla data dell'evento, potendo remunerare tale anticipazione ad un tasso annuo non superiore al tasso di rendimento dei buoni del tesoro decennali maggiorato di 1,5 punti percentuali. Per assicurare il celere avvio delle attività del Commissario, in caso di mancato o ritardato versamento da parte del Concessionario, a garanzia dell'immediata attivazione del meccanismo di anticipazione è autorizzata la spesa di 30 milioni di euro annui dall'anno 2018 all'anno 2029. Agli oneri di cui al presente comma, si provvede: quanto a 30 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2018 al 2029 mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205; ai fini della compensazione in termini di fabbisogno e indebitamento netto, quanto a 40 milioni di euro per l'anno 2018 e 120 milioni di euro per l'anno 2019, mediante corrispondente riduzione del medesimo Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 e quanto a 20 milioni di euro per l'anno 2018, 40 milioni di euro per l'anno 2019, 20 milioni di euro per l'anno 2020, mediante corrispondente utilizzo del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189. All'atto del versamento da parte del Concessionario delle somme necessarie per gli interventi di cui al primo periodo del presente comma, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è corrispondentemente reintegrato, anche mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato da parte del Commissario. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*Omissis*).».

Art. 11.

Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie

1. All'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *a)*:

1) all'alinea, le parole «15 giugno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2022»;

2) il numero 1 è abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole «15 giugno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2022».

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera *a)*, del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 10-*quater*, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52 (Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, come modificato dalla presente legge:

«Art. 10-*quater (Dispositivi di protezione delle vie respiratorie)*. — 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 per il sistema educativo, scolastico e formativo, è fatto obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo FFP2 nei seguenti casi:

a) fino al *30 settembre 2022*, per l'accesso ai seguenti mezzi di trasporto e per il loro utilizzo:

1);

2) navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale;

3) treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità;

4) autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti;

5) autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente;

6) mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale;

7) mezzi di trasporto scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado;

(*Omissis*).

2. Fino al 30 aprile 2022 in tutti i luoghi al chiuso diversi da quelli di cui al comma 1 e con esclusione delle abitazioni private, è fatto obbligo, sull'intero territorio nazionale, di indossare dispositivi di protezione delle vie respiratorie. Fino al *30 settembre 2022*, hanno l'obbligo di indossare dispositivi di protezione delle vie respiratorie i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali, comprese le strutture di ospitalità e lungodegenza, le residenze sanitarie assistenziali, gli hospice, le strutture riabilitative, le strutture residenziali per anziani, anche non autosufficienti, e comunque le strutture residenziali di cui all'articolo 44 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 65 del 18 marzo 2017.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 3, comma 5, lettera *a)*, del citato decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87

«Art. 3 *(Disposizioni per il sistema educativo, scolastico e formativo, ivi comprese modalità di gestione dei casi di positività all'infezione da SARS-CoV-2)*. — (*Omissis*).

5. Fino alla conclusione dell'anno scolastico 2021/2022, nelle istituzioni e nelle scuole di cui al presente articolo nonché negli istituti tecnici superiori continuano ad applicarsi le seguenti misure di sicurezza:

a) è fatto obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo chirurgico, o di maggiore efficacia protettiva, fatta eccezione per i bambini accolti nel sistema integrato di educazione e di istruzione di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65, per i soggetti con patologie o disabilità incompatibili con l'uso dei predetti dispositivi e per lo svolgimento delle attività sportive;

(*Omissis*).».

Art. 12.

Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento *della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC*, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di *8 milioni di euro annui* a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a *8 milioni di euro annui* a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

1-bis. *Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR e al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e di erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.*

1-ter. *Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis*, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'indizione di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.*

1-quater. *Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1-*bis *e 1-*ter*, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.*

1-quinquies. *All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, secondo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: «provvedimento» è sostituita dalla seguente: «parere».*

1-sexies. *Anche al fine di garantire il supporto alle amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento e sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno, e in particolare delle prefetture-uffici territoriali del Governo, e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, e in particolare delle ragionerie territoriali*

dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-septies. *Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano un apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1*-sexies*, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le prefetture-uffici territoriali del Governo e le ragionerie territoriali dello Stato.*

1-octies. *Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1*-sexies *dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario, è autorizzata la spesa di euro 1.000.000 a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'interno ed euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.*

1-novies. *Agli oneri di cui ai commi 1*-sexies *e 1*-octies*, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, quanto a 1.449.364 euro per l'anno 2022 e a 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, quanto a 1.175.111 euro per l'anno 2022 e a 14.601.332 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.*

1-decies. All'articolo 6 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *al comma 2, dopo le parole: «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»;*

b) *al comma 3, primo periodo, le parole: «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale):

«Art. 8 *(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS)*. — (*Omissis*).

5. A decorrere dall'anno 2017, con decreto annuale del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i costi di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, comprensivi dei compensi per i relativi componenti, in misura complessivamente non superiore all'ammontare delle tariffe di cui all'articolo 33 del presente decreto, versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno precedente, senza che ne derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. I compensi sono stabiliti proporzionalmente alle responsabilità di ciascun membro della Commissione e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, esclusivamente in ragione dei compiti istruttori effettivamente svolti e solo a seguito dell'adozione del provvedimento finale, fermo restando che gli oneri relativi al trattamento economico fondamentale del personale di cui al comma 2-*bis* restano in carico all'amministrazione di appartenenza. Per i componenti della Commissione tecnica PNRR-PNIEC si applicano i compensi previsti per i membri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, nelle more dell'adozione del nuovo decreto ai sensi del presente comma.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 26, comma 7, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 (Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina), convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91:

«Art. 26 *(Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori)*. — (*Omissis*).

7. In caso di insufficienza delle risorse di cui al comma 6, per fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aggiornamento, ai sensi dei commi 2 e 3, dei prezzari utilizzati nelle procedure di affidamento delle opere pubbliche avviate successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al 31 dicembre 2022 che siano relativi ad opere finanziate, in tutto o in parte, con le risorse previste dal regolamento (UE) 2021/240 e dal regolamento (UE) 2021/241, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili", con una dotazione di 1.500 milioni di euro per l'anno 2022, 1.700 milioni di euro per l'anno 2023, 1.500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e 1.300 milioni di euro per l'anno 2026. Le risorse del Fondo sono trasferite, nei limiti degli stanziamenti annuali di bilancio, in apposita contabilità del Fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183. Fermi restando gli interventi prioritari individuati al primo periodo, al Fondo di cui al presente comma possono accedere, secondo le modalità definite ai sensi del comma 7-*bis* e relativamente alle procedure di affidamento di lavori delle opere avviate successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 31 dicembre 2022, gli interventi integralmente finanziati, la cui realizzazione, anche in considerazione delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, deve essere ultimata entro il 31 dicembre 2026, relativi al Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui all'articolo 1 del decreto-legge n. 59 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 101 del 2021, e quelli in relazione ai quali siano nominati Commissari straordinari ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019. Al Fondo possono altresì accedere, nei termini di cui al terzo periodo:

a) il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, per la realizzazione degli interventi inseriti nel programma di cui al comma 423 del medesimo articolo 1 della legge n. 234 del 2021;

b) la società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, per la realizzazione delle opere di cui al comma 2 del medesimo articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020;

c) l'Agenzia per la coesione territoriale per gli interventi previsti dal decreto di cui all'articolo 9, comma 5-*ter*, del decreto-legge n. 4 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 25 del 2022.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche):

«Art. 19 (Incarichi di funzioni dirigenziali - Art. 19 del D.Lgs n. 29 del 1993, come sostituito prima dall'art. 11 del D.Lgs n. 546 del 1993 e poi dall'art. 13 del D.Lgs n. 80 del 1998 e successivamente modificato dall'art. 5 del D.Lgs n. 387 del 1998). — (*Omissis*).

6. Gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, entro il limite del 10 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 e dell'8 per cento della dotazione organica di quelli appartenenti alla seconda fascia, a tempo determinato ai soggetti indicati dal presente comma. La durata di tali incarichi, comunque, non può eccedere, per gli incarichi di funzione dirigenziale di cui ai commi 3 e 4, il termine di tre anni, e, per gli altri incarichi di funzione dirigenziale, il termine di cinque anni. Tali incarichi sono conferiti, fornendone esplicita motivazione, a persone di particolare e comprovata qualifica-

zione professionale, non rinvenibile nei ruoli dell'Amministrazione, che abbiano svolto attività in organismi ed enti pubblici o privati ovvero aziende pubbliche o private con esperienza acquisita per almeno un quinquennio in funzioni dirigenziali, o che abbiano conseguito una particolare specializzazione professionale, culturale e scientifica desumibile dalla formazione universitaria e postuniversitaria, da pubblicazioni scientifiche e da concrete esperienze di lavoro maturate per almeno un quinquennio, anche presso amministrazioni statali, ivi comprese quelle che conferiscono gli incarichi, in posizioni funzionali previste per l'accesso alla dirigenza, o che provengano dai settori della ricerca, della docenza universitaria, delle magistrature e dei ruoli degli avvocati e procuratori dello Stato. Il trattamento economico può essere integrato da una indennità commisurata alla specifica qualificazione professionale, tenendo conto della temporaneità del rapporto e delle condizioni di mercato relative alle specifiche competenze professionali. Per il periodo di durata dell'incarico, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio. La formazione universitaria richiesta dal presente comma non può essere inferiore al possesso della laurea specialistica o magistrale ovvero del diploma di laurea conseguito secondo l'ordinamento didattico previgente al regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 8, commi 2 e 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), come modificato dalla presente legge:

«Art. 8 (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e *VAS)*. — (*Omissis*).

2. I commissari di cui al comma 1 sono scelti tra professori o ricercatori universitari, tra il personale di cui agli articoli 2 e 3 del decreto legislativo del 30 marzo 2001, n. 165, ivi compreso quello appartenente ad enti di ricerca, al Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132, all'Istituto superiore di sanità ovvero tra soggetti anche estranei alla pubblica amministrazione, provvisti del diploma di laurea di vecchio ordinamento, di laurea specialistica o magistrale, con adeguata esperienza professionale di almeno cinque anni, all'atto della nomina; il loro incarico dura quattro anni ed è rinnovabile una sola volta. I commissari sono nominati dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, senza obbligo di procedura concorsuale e con determinazione motivata esclusivamente in ordine al possesso da parte dei prescelti dei necessari requisiti di comprovata professionalità e competenza nelle materie ambientali, economiche, giuridiche e di sanità pubblica, garantendo il rispetto del principio dell'equilibrio di genere. Ai commissari, qualora provenienti dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché se personale di cui all'articolo 3 del medesimo decreto legislativo, si applica quanto previsto dall'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e, per il personale in regime di diritto pubblico, quanto stabilito dai rispettivi ordinamenti. Ai commissari spetta il compenso definito con le modalità di cui al comma 5 esclusivamente in ragione dei compiti istruttori effettivamente svolti e solo a seguito dell'adozione del relativo *parere* finale.

(*Omissis*).

5. A decorrere dall'anno 2017, con decreto annuale del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i costi di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, comprensivi dei compensi per i relativi componenti, in misura complessivamente non superiore all'ammontare delle tariffe di cui all'articolo 33 del presente decreto, versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno precedente, senza che ne derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. I compensi sono stabiliti proporzionalmente alle responsabilità di ciascun membro della Commissione e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, esclusivamente in ragione dei compiti istruttori effettivamente svolti e solo a seguito dell'adozione del *parere* finale, fermo restando che gli oneri relativi al trattamento economico fondamentale del personale di cui al comma 2-*bis* restano in carico all'amministrazione di appartenenza. Per i componenti della Commissione tecnica PNRR-PNIEC si applicano i compensi previsti per i membri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, nelle more dell'adozione del nuovo decreto ai sensi del presente comma.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 6, commi 2 e 3, del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36 (Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, come modificato dalla presente legge:

«Art. 6 *(Revisione del quadro normativo sulla mobilità orizzontale)*. — (*Omissis*).

2. I comandi o distacchi *del personale non dirigenziale*, in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, esclusi quelli di cui all'articolo 30, comma 1-*quinquies*, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, come introdotto dal comma 1 del presente articolo, cessano alla data del 31 dicembre 2022 o alla naturale scadenza, se successiva alla predetta data, qualora le amministrazioni non abbiano già attivato procedure straordinarie di inquadramento di cui al comma 3.

3. Al fine di non pregiudicare la propria funzionalità, le amministrazioni interessate possono attivare, fino al 31 dicembre 2022, a favore del personale di cui al comma 2, già in servizio a tempo indeterminato presso le amministrazioni, le Autorità e i soggetti di cui all'articolo 30, comma 1-*quinquies*, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, come introdotto dal comma 1 del presente articolo, eccettuato il personale appartenente al servizio sanitario nazionale e quello di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che alla data del 31 gennaio 2022 si trovava in posizione di comando o distacco, nel limite del 50 per cento delle vigenti facoltà assunzionali e nell'ambito della dotazione organica, procedure straordinarie di inquadramento in ruolo, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 30 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Per le procedure straordinarie di cui al presente comma si tiene conto della anzianità maturata in comando o distacco, del rendimento conseguito e della idoneità alla specifica posizione da ricoprire. Non è richiesto il nulla osta dell'amministrazione di provenienza.

(*Omissis*).».

Art. 12-bis

Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti, anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio, che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento dell'istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera l)*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.*

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, comma 2, e 120, comma 9, del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *dopo le parole: «di cui al comma 1» sono inserite le seguenti: «e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e le relative attività di espropriazione, occupazione e asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR»;*

b) *dopo le parole: «al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.» sono aggiunte le seguenti: «In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR».*

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data dell'8 luglio 2022, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine di cui al comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 4, lettera *l)*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108:

«Art. 1 (Principi, finalità e definizioni). — (*Omissis*).

4. Ai fini del presente decreto si intende per:

(*Omissis*);

l) "amministrazioni centrali titolari di interventi previsti nel PNRR", i Ministeri e le strutture della Presidenza del Consiglio dei ministri responsabili dell'attuazione delle riforme e degli investimenti previsti nel PNRR;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 49 del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104 (Attuazione dell'articolo 44 della legge 18 giugno 2009, n. 69, recante delega al governo per il riordino del processo amministrativo):

«Art. 49 (Integrazione del contraddittorio). — 1. Quando il ricorso sia stato proposto solo contro taluno dei controinteressati, il presidente o il collegio ordina l'integrazione del contraddittorio nei confronti degli altri.

2. L'integrazione del contraddittorio non è ordinata nel caso in cui il ricorso sia manifestamente irricevibile, inammissibile, improcedibile o infondato; in tali casi il collegio provvede con sentenza in forma semplificata ai sensi dell'articolo 74.

3. Il giudice, nell'ordinare l'integrazione del contraddittorio, fissa il relativo termine, indicando le parti cui il ricorso deve essere notificato. Può autorizzare, se ne ricorrono i presupposti, la notificazione per pubblici proclami prescrivendone le modalità. Se l'atto di integrazione del contraddittorio non è tempestivamente notificato e depositato, il giudice provvede ai sensi dell'articolo 35.

4. I soggetti nei cui confronti è integrato il contraddittorio ai sensi del comma 1 non sono pregiudicati dagli atti processuali anteriormente compiuti.».

— Si riportano gli articoli 119, comma 2 e 120, comma 9, del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104 (Attuazione dell'articolo 44 della legge 18 giugno 2009, n. 69, recante delega al governo per il riordino del processo amministrativo), come modificati dalla presente legge:

«Art. 119 (Rito abbreviato comune a determinate materie). — (*Omissis*).

2. Tutti i termini processuali ordinari sono dimezzati salvo, nei giudizi di primo grado, quelli per la notificazione del ricorso introduttivo, del ricorso incidentale e dei motivi aggiunti, nonché quelli di cui all'articolo 62, comma 1, e quelli espressamente disciplinati nel presente articolo.

(*Omissis*).».

«Art. 120 (Disposizioni specifiche ai giudizi di cui all'articolo 119, comma 1, lettera *a)*. — (*Omissis*).».

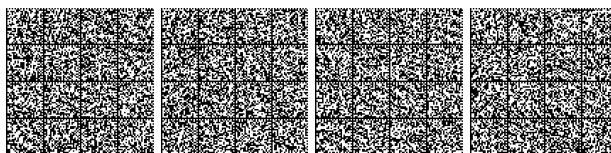
9. Il giudice deposita la sentenza con la quale definisce il giudizio entro quindici giorni dall'udienza di discussione. Quando la stesura della motivazione è particolarmente complessa, il giudice pubblica il dispositivo nel termine di cui al primo periodo, indicando anche le domande eventualmente accolte e le misure per darvi attuazione, e comunque deposita la sentenza entro trenta giorni dall'udienza.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 48, comma 4, del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, come modificato dalla presente legge:

«Art. 48 (Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e *PNC)*. — (*Omissis*).

4. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento di cui al comma 1 *e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR*, si applica l'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104. *In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR.*

(*Omissis*).».

Art. 12-ter

Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56.

1. All'articolo 1-bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: «Ministero della difesa,» sono inserite le seguenti: «del Ministero dell'interno,».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21 (Norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, come modificato dalla presente legge:

«Art. 1-*bis (Poteri speciali inerenti ai servizi di comunicazione elettronica a banda larga con tecnologia 5G, basati sulla tecnologia cloud e altri attivi)*. — (*Omissis*).

7. Le attività di monitoraggio, tese alla verifica dell'osservanza delle prescrizioni e delle condizioni impartite con il provvedimento di esercizio dei poteri speciali, alla analisi della relativa adeguatezza e alla verifica dell'adozione di adeguate misure, anche tecnologiche, attuative delle medesime prescrizioni o condizioni sono svolte da un comitato composto da uno o più rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero della difesa, *del Ministero dell'interno,* del Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, o, se non nominato, della struttura della Presidenza del Consiglio dei ministri competente per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, nonché dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale. Per le attività di monitoraggio, il comitato si avvale anche del Centro di valutazione e certificazione nazionale (CVCN), e delle articolazioni tecniche dei Ministeri dell'interno e della difesa. Ai lavori del comitato di monitoraggio possono essere chiamati a partecipare altri rappresentanti dei Ministeri di cui al comma 6. Al fine del concreto esercizio delle attività di monitoraggio il soggetto interessato comunica, con la periodicità indicata con il provvedimento di esercizio dei poteri speciali, ogni attività esecutiva posta in essere, ivi inclusa la stipulazione dei contratti ad essa riferiti, fornendo ogni opportuno dettaglio tecnico ed evidenziando le ragioni idonee ad assicurare la conformità della medesima al piano approvato ai sensi del comma 3. Il soggetto interessato trasmette altresì una relazione periodica semestrale sulle attività in corso. È fatta salva la possibilità per il comitato di monitoraggio di disporre ispezioni e verifiche tecniche, anche con le modalità di cui all'articolo 2-*bis*, relativamente ai beni e alle componenti ad alta intensità tecnologica funzionali alla progettazione, alla realizzazione, alla manutenzione e alla gestione delle attività di cui al comma 1 nonché ad altri possibili fattori di vulnerabilità che potrebbero compromettere l'integrità e la sicurezza delle reti, dei dati che vi transitano o dei sistemi, oggetto del provvedimento di esercizio dei poteri speciali. L'inosservanza delle prescrizioni o delle condizioni contenute nel provvedimento di approvazione ovvero qualsiasi altra circostanza idonea a incidere sul provvedimento approvativo è segnalata al gruppo di coordinamento per l'esercizio dei poteri speciali di cui al comma 6, il quale può proporre al Consiglio dei ministri l'applicazione delle sanzioni previste dal comma 5, la revoca o la modifica del provvedimento autorizzativo e il divieto di esercizio delle attività funzionali alla progettazione, alla realizzazione, alla manutenzione e alla gestione delle attività di cui al comma 1.

(*Omissis*).».

Art. 12-quater

Misure urgenti per le infrastrutture culturali

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 183, commi 2 e 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77:

«Art. 183 *(Misure per il settore della cultura)*. — (*Omissis*).

2. Nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo è istituito un Fondo per le emergenze delle imprese e delle istituzioni culturali, con una dotazione di 231,5 milioni di euro per l'anno 2020, destinato al sostegno delle librerie, dell'intera filiera dell'editoria, compresi le imprese e i lavoratori della filiera di produzione del libro, a partire da coloro che ricavano redditi prevalentemente dai diritti d'autore, nonché dei musei e degli altri istituti e luoghi della cultura di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, diversi da quelli di cui al comma 3. Il Fondo è destinato altresì al ristoro delle perdite derivanti dall'annullamento, dal rinvio o dal ridimensionamento, in seguito all'emergenza epidemiologica da Covid-19, di spettacoli e mostre. Con uno o più decreti del Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di ripartizione e assegnazione delle risorse, tenendo conto dell'impatto economico negativo nei settori conseguente all'adozione delle misure di contenimento del Covid-19.

3. Al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale, tenuto conto delle mancate entrate da vendita di biglietti d'ingresso, conseguenti all'adozione delle misure di contenimento del Covid-19, è autorizzata la spesa di 165 milioni di euro per l'anno 2020, di 125 milioni di euro per l'anno 2021 e di 20 milioni di euro per l'anno 2022. Le somme di cui al presente comma sono assegnate allo stato di previsione della spesa del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

(*Omissis*).».

Art. 12-quinquies

Clausola di salvaguardia

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Art. 13.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

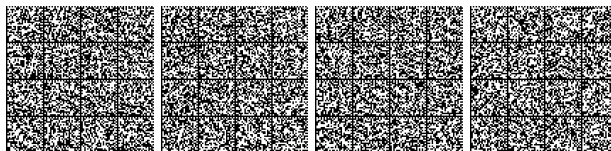
ALLEGATO *I*

(articolo 9, comma 2)
Importi in milioni di euro

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2,680	2,680	2,680	5,360		-2,680	-2,680	-2,680	-2,680	-2,680				
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2,720	2,010				-2,720	-2,010							
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Infrastrutture portuali	7,470	7,560	7,910	8,090		-3,470	-3,560	-3,910	-4,020	-4,030	-5,370	-6,670		
7400	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	6,233	-24,460	-64,260	-27,190	-14,540	-6,233	-6,233		
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Trasporto rapido di massa	5,950	46,850	22,820	32,840	32,843	30,230	-5,950	-46,850	-22,820	-32,840	-32,843	-30,230		
	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5,950	5,950	11,880	14,870	17,860	17,860	-5,950	-5,950	-11,880	-14,870	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930
7002	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	-49,230	-129,310	-72,480	-75,700	-56,936	-45,453	44,610	123,650	68,590	68,960	53,376	52,063	8,930	8,930

22A04562

MARGHERITA CARDONA ALBINI, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

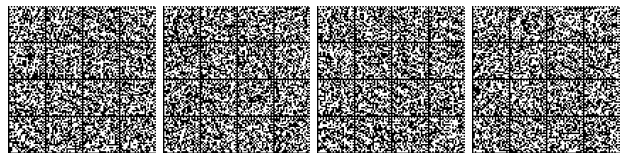
(WI-GU-2022-SOL-005) Roma, 2022 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della 1ª Serie Speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della 2ª Serie Speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della 3ª Serie Speciale destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della 4ª Serie Speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.
Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.